

**РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 1266/2009 НА КОМИСИЯТА****от 16 декември 2009 година****за адаптиране за десети път към техническия прогрес на Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт****(текст от значение за ЕИП)**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за Европейския съюз и Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета от 20 декември 1985 г. относно уредите за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт <sup>(1)</sup>, и по-специално член 17, параграф 1 от него,

като има предвид, че:

- (1) Съгласно член 1 от Регламент (ЕИО) № 3821/85 контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт трябва да отговарят, що се отнася до производството, изпитването, монтирането и използването, на изискванията на приложения I, II и III към посочения регламент.
- (2) В член 5 от Регламент (ЕИО) № 3821/85 посочва, че държавите-членки издават типово одобрение на всеки тип цифрови тахографи, които отговаря на изискванията, формулирани в приложение II към регламента.
- (3) Съгласно член 3 от Регламент (ЕИО) № 3821/85 на съответните превозни средства, регистрирани в държава-членка, трябва да бъдат монтирани и използвани контролни уреди за регистриране на данните за движението.
- (4) Приложение II към Регламент (ЕИО) № 3821/85 определя техническите изисквания към конструкцията, изпитанията, монтирането и инспектирането на цифрови тахографи.
- (5) За подобряване и усъвършенстване на цифровите тахографи с оглед да се намали административната тежест върху предприятията и да се гарантира сигурна информация относно времето на управление и периодите на почивка както за транспортните оператори, така и за националните контролни органи, е необходимо приложение II към Регламент (ЕИО) № 3821/85 да бъде приведено в съответствие с техническия прогрес.
- (6) Настоящият регламент не възпрепятства държавите-членки да издават типово одобрение за оборудване, което отговаря на предвидените в него изисквания, дори преди датата на неговото прилагане, така че на пазара бързо да се появят по-сигурни контролни уреди за регистриране на данни за движението. Настоящият регламент не възпрепятства държавите-членки да издават типово одобрение за софтуер, който подобрява съществуващи цифрови тахографи, така че да отговорят на изискванията на регламента.
- (7) Настоящият регламент не изисква подмяната на функциониращи цифрови тахографи, монтирани преди датата на неговото прилагане.
- (8) Производителите на цифрови тахографи обявиха, че на всички страни ще бъде предоставян всякакъв достъп до всякакви права върху интелектуалната собственост, които биха могли да осигурят съществена полза, при справедливи, разумни и недискриминационни условия и на реципрочна основа.
- (9) За улесняване на взаимното официално одобрение на отделни типово одобрени елементи и за гарантиране, че новите производители на цифрови тахографи или елементи за тях не са възпрепятствани да навлязат на пазара, е необходимо да се въведе прилагането на международни стандарти за технически интерфейси между различните елементи.
- (10) За подпомагане на транспортните оператори и предприятия в изпълнението на техните задължения съгласно Директива 95/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 24 октомври 1995 г. за защита на физическите лица при обработването на лични данни и за свободното движение на тези данни <sup>(2)</sup>, следва да бъде увеличен броят на блокировките от страна на предприятията.
- (11) За обезпечаване на правилното прилагане и на контролните проверки на превозните средства, както и за идентифициране на водачите, в цифровите тахографи от съвременно поколение следва да бъде въведен разширен набор от символи.

<sup>(1)</sup> ОВ L 370, 31.12.1985 г., стр. 8.<sup>(2)</sup> ОВ L 281, 23.11.1995 г., стр. 31.

- (12) За улесняване на предприятията, производителите и контролните органи при идентифицирането на производителите, представени понастоящем на пазара, а също и за да е възможно разпознаването на държавите и съответните кодове въз основа на знаците, с които се обозначават участващите в международния трафик превозни средства съгласно Виенската конвенция на ООН от 1968 г. за движението по пътищата, следва да се поддържат съответни списъци от лабораторията, компетентна за извършване на изпитания за оперативната съвместимост, и те да се предоставят на обществено достъпен уебсайт.
- (13) С оглед подпомагане на предприятията от автомобилния транспорт в изпълнението на правните им задължения да съхраняват важна информация за цели на правоприлагането, следва да бъдат въведени общи спецификации за хартията за разпечатки, които да се прилагат при издаването на типово одобрение.
- (14) За намаляване на административната тежест и съответно на разходите, налагани на оператори и водачи при използването на цифрови тахографи, разпоредбите за монтиране, активиране, калибриране и инспектиране на оборудването следва да бъдат опростени и съобразени специално само с тези превозни средства, използвани при кормуване, които попадат в обсега на правилата относно часовете за кормуване, изложени в Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 г. за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт <sup>(1)</sup>.
- (15) По време на периодичните технически прегледи или по други поводи, когато е необходимо контролните уреди за регистриране на данни за движението да бъдат проверени, калибрирани, поправени или инспектирани, сервизите следва да ги подлагат на изпитване за наличието или използването на устройства за манипулиране, като се регистрират такива събития, включително липсващи или счупени пломби.
- (16) Само цифровият тахограф на превозни средства, спадащи към категория М2, М3, N2 или N3, както е определено в приложение II към Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 септември 2007 г. за създаване на рамка за одобрение на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства <sup>(2)</sup>, следва автоматично да регистрира случаи на превишаване на скоростта.
- (17) Съгласно доклада, предоставен от Съвместния изследователски център (*Report on the Attacks to Security of the Digital Tachograph and on the Risk Associated With the Introduction of Adaptors to be fitted into Light Vehicles* — „Доклад за посегателствата срещу сигурността на цифровия тахограф и за риска, свързан с въвеждането на адаптори, предназначени за монтиране в леки превозни средства“), предаването на електронни данни между източника на движение на превозното средство и датчика за движение следва да бъде защитено срещу манипулиране, например срещу използване на магнити, и данните за движението на превозното средство следва да бъдат потвърдени от допълнителни независими, вътрешни и външни източници.
- (18) От съществено значение за непокътнатостта и надеждността на сигурността на цифровата тахографска система е да се гарантира, че издадените на водачите тахографски карти са уникални. За да се попречи на водачите да заявяват или да притежават повече от една валидна карта, следва между държавите-членки да съществува електронен обмен на данни.
- (19) Следва да бъде опростен и уточнен интерфейсът „човек — машина“ за ръчно задаване на дейности, когато водачите не са в своето превозно средство и, през този период, не са в състояние да регистрират дейностите си върху своите карти.
- (20) Полезно за водачите е да разполагат с допълнителна информация по избор, която да им се показва върху дисплея на цифровия тахограф, и да се спират предупрежденията, когато превозното средство се движи извън обсега на действие на правилата.
- (21) Необходимото време за изтегляне на данни от контролните уреди за регистриране на данни за движението следва да бъде намалено чрез подобрения в техническите интерфейси.
- (22) За да се запази надеждността на системата с оглед на предстоящото излизане от употреба на използваните понастоящем механизми за сигурност, са необходими извънредни мерки за осигуряване на непрекъснатостта на процеса на одобряване на типа тахографско оборудване.
- (23) За да се гарантира, че при пътни проверки може да се установи ритъмът на кормуване и „действителният“ запис на данните, следва да се опрости изчислението на времето на управление и закръгляването с точност до минута на времетраенето на периодите на извършване на дейност.
- (24) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на комитета, създаден съгласно член 18 от Регламент (ЕИО) № 3821/85.
- (25) Поради това Регламент (ЕИО) № 3821/85 следва да бъде съответно изменен,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Приложение ІВ към Регламент (ЕИО) № 3821/85 се изменя, както е посочено в приложението към настоящия регламент.

<sup>(1)</sup> ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 1.

<sup>(2)</sup> ОВ L 263, 9.10.2007 г., стр. 1.

*Член 2*

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

Той се прилага от 1 октомври 2011 г. Точки 3.1, 3.8, 3.9, 3.11, 3.20, 8.2, 9.2, 12.3, 12.4 и 13 от приложението обаче се прилагат от 1 октомври 2012 г., а точки 7.2, 7.3 и 7.5 се прилагат от датата на влизане в сила.

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

Съставен в Брюксел на 16 декември 2009 година.

За Комисията:  
José Manuel BARROSO  
Председател

---

## ПРИЛОЖЕНИЕ

Приложение Б към Регламент (ЕИО) № 3821/85 се изменя, както следва:

**1. ИЗМЕНЕНИЯ В ГЛАВА I (ОПРЕДЕЛЕНИЯ)****1.1. Определение е) се заменя със следния текст:**

„е) „калибриране“ означава: актуализиране или потвърждаване на записаните в паметта данни за параметрите на превозното средство. Параметрите на превозното средство включват параметри за неговото идентифициране (идентификационен номер, регистрационен номер и държава-членка, извършила регистрацията) и характеристиките на превозното средство (w, k, l, размер на гумите, настройка на ограничителя на скоростта (при необходимост), текущо координирано универсално време (UTC), текущо показание на брояча на километри);

Актуализирането или потвърждаването само на координираното универсално време се счита за сверяване на часовника, а не за калибриране, при условие че това не противоречи на изискване 256.

*Калибрирането на контролен уред за регистриране на данни за движението изисква използването на карта за монтаж и настройки;*“

**1.2. Определение л) се заменя със следния текст:**

„л) „карта на превозвача“ означава:

тахографска карта, издадена от властите на определена държава-членка на собственика или на ползвателя на превозни средства, оборудвани с контролни уреди за регистриране на данните за движението;

Картата на превозвача идентифицира предприятието и позволява показване, изтегляне и отпечатване на данните, съхранявани в контролните уреди за регистриране на данните за движението, достъпът до които е блокиран от това предприятие или не е блокиран от никое предприятие.“

**1.3. Определение т) се заменя със следния текст:**

„т) „изтегляне на данни“ означава:

копиране, заедно с електронния подпис, на част или на целия набор от файлове с данни, съхранени в паметта за данни на превозното средство или в паметта на тахографската карта, като тези данни са необходими за установяване на съответствие с разпоредбите на Регламент (ЕО) № 561/2006.

Производителите на цифрови тахографи за превозни средства и производителите на оборудване, конструирано и предназначено за изтегляне на файлове с данни, трябва да предприемат всички подходящи мерки за гарантиране, че изтеглянето на съответните данни може да бъде извършено с минимална загуба на време на транспортните предприятия или водачите.

Изтеглянето на данни не бива да води до промяна или изтриване на съхранените данни. Изтеглянето на файла с подробни данни за скоростта на движение може да не е необходимо за установяване на съответствие с разпоредбите на Регламент (ЕО) № 561/2006, но може да бъде използвано за други цели като например разследване на произшествия. “

**1.4. В бележка 1 под линия се добавя следният параграф към определенията по букви н) и п)**

„Може да бъдат използвани алтернативни начини за изчисляване на времето на непрекъснато управление и на общото време на прекъсване в замяна на тези определения, ако те са остарели вследствие на актуализиране на останалото законодателство в дадената област.“

**2. ИЗМЕНЕНИЯ В ГЛАВА II (ОБЩИ ХАРАКТЕРИСТИКИ)****2.1 След изискване 001 се вмъква следното ново изискване**

„**Изискване 001a** Интерфейсът между датчиците за движение и блоковете, монтирани на превозните средства, трябва да са в съответствие със стандарта ISO 16844-3:2004, Cor 1:2006.“

**2.2. Изискване 010 се изменя, както следва:**

— заличава се трето тире;

— последното тире се заменя със следния текст:

„Функцията за изтегляне на данни не е достъпна в оперативен режим (освен в случаите, предвидени в изискване 150) с изключение на изтеглянето на данни от карта на водач, когато в блока, монтиран на превозното средство, не е поставена никаква друга карта.“

2.3. Второто тире за изискване 011 се заменя със следния текст:

„— в режим „предприятие“ данните относно водача (изисквания 081, 084 и 087) могат да бъдат извлечени единствено за периодите, за които отсъства блокировка, или които не са блокирани от друго предприятие (определяно от първите 13 цифри от номера на картата на превозвача).“

### 3. ИЗМЕНЕНИЯ В ГЛАВА III (ФУНКЦИИ И ИЗИСКВАНИЯ)

3.1. След изискване 019 се вмъква следното изискване:

**„Изискване 019a:** За откриване на манипулиране на данни за движението, информацията от датчика за движение трябва да бъде потвърдена от информация за движението на превозното средство, извлечена от един или повече източници, които са независими от датчика за движение.“

3.2. Изискване 028 се заменя със следния текст:

**„Изискване 028** Датата и координираното универсално време се използват за определяне на дата за данните в контролните уреди за регистриране на данните за движението (записи, обмен на данни) и за всички разпечатки, посочени в допълнение 4 „Разпечатки“.

3.3. Изискване 029 се заменя със следния текст:

**„Изискване 029** С цел показване на местното време, трябва да може да се коригира показанието за времето на стъпки от по половин час. Не се позволяват никакви други корекции освен равняващи се на произведението на половин час по цяло отрицателно или положително число.“

3.4. Изискване 040 се заличава.

3.5. Изискване 038, изискване 041 и изискване 042 се заменят със следния текст:

**„Изискване 038** Първата промяна на дейността на „ПОЧИВКА“ или „НА РАЗПОЛОЖЕНИЕ“, настъпила през 120-те секунди след автоматичното избиране на дейността „РАБОТА“ поради спирането на превозното средство, се приема за настъпила в момента на спиране на превозното средство (и следователно вероятно анулира преминаването към дейността „РАБОТА“).

**„Изискване 041** По отношение на определена календарна минута, ако е регистрирана дейност „УПРАВЛЕНИЕ“ за непосредствено предхождащата я минута и за непосредствено следващата я минута, за цялата минута се счита, че се извършва дейността „УПРАВЛЕНИЕ“.

**„Изискване 042** По отношение на определена календарна минута, за която не се счита, че се извършва дейността „УПРАВЛЕНИЕ“ съгласно предишното изискване 041, за цялата минута се счита, че е извършвана дейността, която съвпада с най-дългата непрекъсната дейност, извършвана в рамките на минутата (или с най-скорошната дейност, при наличие на няколко дейности с еднаква продължителност).“

3.6. Изисквания 050, 050a и 050b се заменят със следния текст:

**„Изискване 050** Трябва да е възможно задаването, чрез команди от менюто, на местоположението при започване и/или завършване на дневните периоди на работа. Ако в рамките на една календарна минута се направят не едно, а няколко такива задания, се съхраняват само последните извършени задания за начално местоположение и крайно местоположение.“

**„Изискване 50a** При поставянето на карта на водач (или на карта за монтаж и настройки) и единствено в този момент контролните уреди за регистриране на данните за движението трябва да позволяват ръчно задаване на дейността. Трябва да е възможно ръчно задаване, ако е необходимо, при първото поставяне на неизползвана преди карта на водач (или карта за монтаж и настройки).

Ръчното задаване на дейността се извършва, като се използват местното време и дата за съответната часова зона (съобразно корекцията спрямо координираното универсално време), на която понастоящем е настроен блокът, монтиран на превозното средство.

При поставянето на карта на водач или на карта за монтаж и настройки, на притежателя на картата се напомня за

— датата и часа на последното изваждане на картата;

— незадължително: текущата настройка за местно време на блока, монтиран на превозното средство.

Трябва да е възможно да се зададе дейност със следните ограничения:

— видът на дейността трябва да бъде „РАБОТА“, „НА РАЗПОЛОЖЕНИЕ“ или ПРЕКЪСВАНЕ/ПОЧИВКА“;

— началото и краят на всяка дейност да са по време само в рамките на периода между последното изваждане на картата и нейното сегашно поставяне.

Не се позволява взаимно припокриване на дейности по време.

Процедурата за ръчно задаване на дейности трябва да включва толкова последователни стъпки, колкото е необходимо за задаване на вида и времето — час и минути, на започване и завършване на всяка една дейност. Притежателят на картата трябва да има възможност да не посочва дейност за която и да е част от периода от време между последното изваждане на картата и нейното сегашно поставяне.

По време на ръчното въвеждане във връзка с поставянето на карта и ако е необходимо, притежателят на картата трябва да има възможност да зададе:

- местоположение, където е завършил предишен дневен период на работа, заедно със съответното време — час и минути (ако не е било вече въведено при последното изваждане на картата);
- местоположение, където е започнал сегашният дневен период на работа, заедно със съответното време — час и минути.

Ако е въведено местоположение, то се записва в съответната тахографска карта.

Ръчното въвеждане се прекъсва, ако:

- картата бъде извадена; или
- превозното средство се движи и картата е в предназначения за водача четящо устройство.

Позволени са допълнителни прекъсвания — например след изтичане на определен период от време, през който потребителят не е бил активен. Ако ръчното въвеждане бъде прекъснато, контролните уреди за регистриране на данните за движението валидират вече направените пълни записи за местоположение и дейност (които съдържат или еднозначно посочени местоположение и време или вид на дейността, време на започването и на завършването ѝ).

Ако бъде поставена втора карта на водач или за монтаж и настройки, докато е в ход ръчното задаване на дейности за поставена преди това карта, трябва да е позволено завършване на ръчното въвеждане за тази предишна карта преди да започне ръчното въвеждане за втората карта.

Притежателят на картата трябва да разполага с възможност за ръчно въвеждане по следната минимална процедура:

Ръчно задаване на дейности в хронологична последователност за периода от последното изваждане на картата до нейното сегашно поставяне.

Като време на започване на първата дейност се задава времето, когато е била извадена картата. За всяко следващо въвеждане времето на започване автоматично се задава така, че непосредствено да следва времето на завършване за предишното въвеждане. За всяка дейност чрез избор от меню се задава нейният вид и времето на завършване.

Процедурата приключва, когато времето на завършване на ръчно зададена дейност съвпадне с времето на поставяне на картата. Тогава контролните уреди за регистриране на данните за движението може при необходимост да позволят на притежателя на картата чрез избор от него на конкретна команда да променя всяка една ръчно зададена дейност до нейното валидиране. След това е забранено каквато и да е изменение.

**„Изискване 506** Контролните уреди за регистриране на данните за движението трябва да позволяват на водача да въвежда в реално време следните две специфични условия:

„ИЗВЪН ОБСЕГ“ (начало, край)

„ПЪТУВАНЕ С ФЕРИБОТ/ВЛАК“

Не може да се задава „ПЪТУВАНЕ С ФЕРИБОТ/ВЛАК“, когато е зададено условието „ИЗВЪН ОБСЕГ“.

Условието „ИЗВЪН ОБСЕГ“ автоматично се отменя от контролните уреди за регистриране на данните за движението при поставяне или изваждане на карта на водач.

Ако условието „ИЗВЪН ОБСЕГ“ е валидно, това води до забрана на следните събития и предупреждения:

- управление без съответната карта;
- предупреждения, свързани с времето на непрекъснато управление.“

### 3.7 Изискване 065 се заменя със следния текст:

**„Изискване 065** Това събитие се предизвиква при всяко превишаване на позволената скорост. Това изискване се прилага само за превозни средства, спадащи към категория M2, M3, N2 или N3, както е определено в приложение II към Директива 2007/46/ЕО за създаване на рамка за одобрение на моторните превозни средства и техните ремаркета.“

3.8 След изискване 067 се вмъква следният текст:

„9.9а. Събитие „Конфликт относно движението на превозното средство“

**Изискване 067а** Това събитие се предизвиква и когато измерената нулева скорост противоречи на информацията за движение, постъпваща от поне един независим източник по-дълго от една непрекъсната минута.

**Изискване 067б** В случаи, когато блокът, монтиран на превозното средство, може да получава или генерира стойности за скоростта от външен независим източник на информация за движението, това събитие може да бъде предизвикано и ако тези стойности за скоростта си противоречат значително със стойностите, изведени от постъпващия от датчика за движение сигнал за скоростта в продължение на повече от една минута.“

3.9. В изискване 094 се вмъква следният ред след събитието „грешка в данните относно движението“:

Конфликт относно движението на превозното средство	<ul style="list-style-type: none"> <li>— най-продължителното събитие за всеки от последните 10 дни на възникване</li> <li>— 5-те най-продължителни събития през последните 365 дни.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— дата и време на започване на събитието,</li> <li>— дата и време на край на събитието,</li> <li>— за всяка карта, поставена в началото и/или в края на събитието — тип, номер и държава-членка, издала картата</li> <li>— брой на аналогичните събития през този ден.</li> </ul>
--	--	--

3.10 Изискване 104 се заменя с:

**„Изискване 104** Контролните уреди за регистриране на данните за движението записват и съхраняват в своята памет следните данни, свързани с последните 255 блокировки, извършени от предприятия:

- дата и време — час и минути, на блокировката;
- дата и време — час и минути, на отблокирането;
- номер на картата на превозвача и държава-членка, която е издала картата;
- име и адрес на предприятието.

Данните, блокирани преди от блокировка, която е заличена от паметта поради горепосоченото ограничение, се разглеждат като неблокирани.“

3.11. След изискване 109а се вмъква следното изискване:

**„Изискване 109б** Събитието „Конфликт относно движението на превозното средство“ не се съхранява върху картите на водачи или за монтаж и настройки.“

3.12. Изискване 114а се заменя със следния текст:

**„Изискване 114а** „Дисплеят трябва да е в състояние да показва символите, определени в допълнение 1, глава 4“Набори от символи. При показването може да се използва опростено представяне на символите (например букви с ударения може да бъдат изобразени без ударенията, а малките букви може да се показват като главни букви).“

3.13. Изискване 121 се заменя с:

**„Изискване 121** Когато не е необходимо да се показва друга информация, контролните уреди за регистриране на данните за движението показват по подразбиране следното:

- местното време (координирано универсално време + корекция, зададена от водача);
- режима на работа;
- дейността в момента на водача и на помощник-водача.

Информация във връзка с водача:

- ако неговата дейност в момента е „УПРАВЛЕНИЕ“ — времето на непрекъснато управление и общото време на прекъсване;

— ако неговата дейност в момента не е „УПРАВЛЕНИЕ“ — продължителността на осъществяваната в момента дейност (от момента на нейното избиране) и общото време на прекъсване.“

3.14. Изискване 127 се заменя с:

**„Изискване 127** Трябва да бъде възможно показването по заявка на:

- датата и часа по координираното универсално време, както и корекцията за местното време;
- съдържанието на която и да е от шестте разпечатки, което да бъде в същия формат както самата разпечатка;
- времето на непрекъснато управление и общото време на прекъсване от водача;
- времето на непрекъснато управление и общото време на прекъсване от помощник-водача;
- общото време на управление от водача за предишната и настоящата седмица,
- общото време на управление от помощник-водача за предишната и настоящата седмица.

Незадължително:

- продължителността на сегашната дейност на помощник-водача (от момента на нейното избиране);
- общото време на управление от водача за настоящата седмица;
- общото време на управление от водача за настоящия дневен работен период;
- общото време на управление от помощник-водача за настоящия дневен работен период.“

3.15. Изискване 133а се заменя със следния текст:

**„Изискване 133а** „Печатащото устройство трябва да е в състояние да отпечата символите, посочени в допълнение 1, глава 4“ Набори от символи.“

3.16. Изискване 136 се заменя със следния текст:

**„Изискване 136** Хартията за разпечатки, използвана от контролните уреди за регистриране на данните за движението, трябва да бъде със съответен знак за типово одобрение и указание за типа/типовете контролни уреди за регистриране на данните за движението, с който/които може да бъде използвана.“

3.17 След изискване 136 се вмъкват следните изисквания:

**„Изискване 136а** Разпечатките трябва да остават лесно четливи и разпознаваеми при нормални условия на съхранение, що се отнася до светлинния интензитет, влажността и температурата, в продължение на най-малко две години.

**Изискване 136б** Хартията за разпечатки трябва да отговаря поне на спецификациите за изпитване, посочени на уебсайта на лабораторията, определена да извършва изпитването за оперативната съвместимост, както е изложено в изискване 278.

**Изискване 136в** Всяко изменение или актуализиране на спецификациите, посочени в параграфа по-горе, се извършват, само след консултиране на определената лаборатория с производителя на типово одобрения цифров тахографски блок за монтиране на превозни средства съвместно с органите за типово одобрение.“

3.18. Изискване 141 се заменя със следния текст:

**„Изискване 141** Контролните уреди за регистриране на данните за движението предупреждават водача 15 минути преди и по време на превишаването на максимално позволеното време на непрекъснато управление.“

3.19 Изискване 145 се заменя със следния текст:

„**Изискване 145** В последния случай те трябва да съдържат символ T“.

3.20. След изискване 161 се вмъква следното изискване:

„**Изискване 161a** Датчиците за движение трябва или:

— да реагират на магнитно поле, което смущава установяването на движението на превозното средство. При такива обстоятелства, монтираният на превозното средство блок записва и съхранява аномалия на датчика (изискване 070), или

да притежават чувствителен елемент, който е защитен срещу магнитни полета или е устойчив срещу тяхното въздействие.“

#### 4. ИЗМЕНЕНИЯ В ГЛАВА V (МОНТИРАНЕ)

4.1. Към изискване 239 се добавя следното изречение:

„Доставката на важни за сигурността части на контролните уреди за регистриране на данните за движението може да бъде ограничена, ако това е необходимо по време на сертифицирането за сигурност.“

4.2. Изискване 243 се заменя със следния текст:

„**Изискване 243** Производителите на превозното средство или монтьорите трябва да активират контролните уреди за регистриране на данните за движението най-късно преди да започне използването на превозното средство в приложното поле на Регламент (ЕО) № 561/2006.“

4.3. Изискване 248 и изискване 249 се заменят със следния текст:

„**Изискване 248** Монтирането трябва да бъде последвано от калибриране. Не е задължително първоначалното калибриране да включва въвеждане на регистрационния номер на превозното средство, когато той не е известен на одобрения сервис, който трябва да извърши това калибриране. При такива обстоятелства и само по това време притежателят на превозното средство трябва да може да въведе регистрационния номер на превозното средство, като използва своята карта на превозвач, преди да започне използването на превозното средство в приложното поле на Регламент (ЕО) № 561/2006 (например чрез използване на команди посредством подходяща структура от менюта в интерфейса „човек — машина“ на блока, монтиран на превозното средство) <sup>(1)</sup>. Актуализирането или потвърждаването на този елемент трябва да е възможно само с използване на карта за монтаж и настройки.“

„**Изискване 249** След като монтираните контролни уреди за регистриране на данните за движението бъдат проверени, е необходимо върху уредите да се постави монтажна табелка, която да е добре видима и лесно достъпна. В случаи, когато това не е възможно, табелката трябва да се прикрепя към средната колона на автомобилната каросерия, така че да е добре видима. За превозни средства, които нямат средна колона на своята каросерия, монтажната табелка следва да бъде закрепена към рамката на вратата от страната на водача на превозното средство и във всички случаи да бъде добре видима.

След всяко инспектиране от страна на лицензиран монтьор или сервис, на мястото на старата табелка се поставя нова такава.“

4.4. Изискване 250, шесто тире се заменя със следния текст:

„датата, на която са измерени характеристичният коефициент на превозното средство и действителната обиколка на колелата с гумите“

4.5 След изискване 250 се вмъква следното изискване:

„**Изискване 250a** Само за превозни средства от категория M1 и N1, които са оборудвани с адаптор в съответствие с Регламент (ЕО) № 68/2009 <sup>(2)</sup>, и когато не е възможно да се включи цялата необходима информация, както е описано в изискване 250, може да се използва втора, допълнителна табелка. В такива случаи тази допълнителна табелка трябва да съдържа поне информацията съгласно последните четири тирета от изискване 250.

Ако се използва втора, допълнителна табелка, тя трябва да бъде поставена близо до първата основна табелка, описана в изискване 250, и трябва да е със същото ниво на защита. Освен това допълнителната табелка трябва да съдържа името, адреса или търговската марка на лицензирания монтьор или сервис, извършил монтирането, и датата на монтиране.“

#### 5. ИЗМЕНЕНИЯ В ГЛАВА VI (ИНСПЕКТИРАНЕ)

5.1. Изискване 257 се изменя, както следва:

<sup>(1)</sup> ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 1.

<sup>(2)</sup> ОВ L 21, 24.1.2009 г., стр. 3

Четвъртото тире се заменя с „- монтажната табелка, както е определено с изискване 250, и указателната табелка, както е определено с изискване 169, да са поставени“ и се добавя следното тире: „ - отсъствие на устройства за манипулиране, прикрепени към контролните уреди.“

5.2 След изискване 257 се вмъкват следните изисквания:

**„Изискване 257а** Ако за едно от събитията, изброени в глава III, раздел 9 („Откриване на събития и/или на аномалии“), е установено, че се е случило след последното инспектиране, и то се счита от производителите на тахографи и/или от националните органи за потенциално излагащо на риск сигурността на контролните уреди, сервизът трябва:

- а) да извърши съпоставка на данните за идентификация на датчика за движение от свързания към скоростната кутия датчик за движение, с тези от датчика за движение, свързан към монтирания в превозното средство блок и регистриран в него.
- б) да провери дали информацията, записана върху монтажната табелка, съответства на информацията, съхранена в паметта на блока, монтиран на превозното средство;
- в) да провери дали серийният номер на датчика за движение и сертификационният номер за него, ако е отпечатан върху корпуса на датчика за движение, съответстват на информацията, съхранена в паметта на блока, монтиран на превозното средство.“

**„Изискване 257б** Сервизите трябва да записват в своите доклади за инспектиране всички констатации относно счупени пломби или за наличие на устройства за манипулиране. Тези доклади трябва да се съхраняват от сервизите поне две години и да се предоставят на компетентния орган при всяко поискване.“

6. **ИЗМЕНЕНИЯ В ГЛАВА VII (ИЗДАВАНЕ НА КАРТИТЕ)**

6.1. След изискване 268 се вмъква следното изискване:

**„Изискване 268а** Държавите-членки обменят данни по електронен път, за да гарантират уникалността на издадената от тях тахографска карта на водач.

Компетентните органи на държавите-членки могат да обменят данни по електронен път и когато извършват проверки на карти на водачи на пътя или на територията на предприятия, за да проверят уникалността и статута на картите.“

7. **ИЗМЕНЕНИЯ В ГЛАВА VIII (ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ)**

7.1. „Общи положения“ към първия параграф се добавя следното ново изречение

„Всеки производител на блокове за монтиране в превозни средства, може да поиска типово одобрение на своя компонент с всякакъв тип датчик за движение и обратно, при условие че всеки компонент отговаря на изискване 001а“.

7.2 След изискване 274 се вмъкват следните изисквания:

**„Изискване 274а** При извънредното обстоятелство на отказ на органите за сертифициране за сигурност да сертифицират ново оборудване поради излизане от употреба на механизмите за сигурност, издаването на типово одобрение трябва да продължи само при това специфично и извънредно обстоятелство, когато не съществува алтернативно решение, съответстващо на регламента.

**Изискване 274б** При това обстоятелство съответната държава-членка следва незабавно да информира Европейската комисия, която в рамките на двадесет календарни месеца от издаването на типовото одобрение трябва да започне процедура за гарантиране, че равнището на сигурност е възстановено в своето първоначално състояние.“

7.3. След изискване 275 се вмъква следното изискване:

**„Изискване 275а** Производителите предоставят съответните образци от типово одобрените продукти и свързаната с тях документация, изисквана от лабораториите, определени да извършват изпитания на функционирането, в срок от един месец от направеното искане. Разходите, възникнали в резултат на това искане, се поемат от страната, която го е направила. Лабораториите разглеждат като поверителна цялата информация, представляваща търговска тайна.“

7.4. След изискване 277 се вмъква следното изискване:

**„Изискване 277а** В сертификата за функциониране на всеки компонент на контролните уреди за регистриране на данните за движението трябва да се посочват и номерата на типовото одобрение за всички други типово одобрени съвместими компоненти на контролни уреди за регистриране на данните за движението.“

7.5. Изискване 281 се заменя със следния текст:

„**Изискване 281** Лабораторията не извършва изпитания за оперативна съвместимост на контролни уреди за регистриране на данните за движението или на тахографски карти, за които не е издаден сертификат за сигурност и сертификат за функциониране освен при извънредното обстоятелство, описано в изискване 274а.“

8. **ИЗМЕНЕНИЯ КЪМ ДОПЪЛНЕНИЕ 1 (РЕЧНИК НА ДАННИТЕ)**

8.1. Раздел 2.2 се заменя със следния текст:

„2.2. **Address**

Адрес.

```
Address: = SEQUENCE {  
codePage INTEGER (0..255),  
address OCTET STRING (SIZE(35))  
}
```

**codePage** (кодова таблица) указва набор от символи, за който се дава определение в глава 4,

**address** е адрес, кодиран с използването на указания набор от символи.“

8.2. В раздел 2.54 редът „0A“H to „0F“H RFU се заменя с:

„ „0A“H            конфликт относно движението  
                          на превозното средство,  
„0B“H to „0F“H    RFU,“

8.3. Раздел 2.70 се заменя със следния текст:

„2.70. **Name**

Име.

```
Name: = SEQUENCE {  
codePage INTEGER (0..255),  
name OCTET STRING (SIZE(35))  
}
```

**codePage** (кодова таблица) указва набор от символи, за който се дава определение в глава 4,

**name** е име, кодирано с използването на указания набор от символи.“

8.4. Раздел 2.114 се заменя със следния текст:

„2.114. **VehicleRegistrationNumber**

Регистрационен номер на превозното средство (VRN). Регистрационният номер се определя от компетентния орган за регистрацията на превозните средства.

```
VehicleRegistrationNumber: = SEQUENCE {  
codePage INTEGER (0..255),  
vehicleRegNumber OCTET STRING (SIZE(13))  
}
```

**codePage** (кодова таблица) указва набор от символи, за който се дава определение в глава 4,

**vehicleRegNumber** е регистрационният номер на превозното средство, кодиран с използването на указания набор от символи.

**Определяне на стойност:** зависи от държавата.“.

- 8.5. Последният параграф от глава 4 се заменя със следния текст:

„В други низове от символи (Address, Name, VehicleRegistrationNumber) се използват освен това символи с десетични кодове в диапазона 161—255 от следните 8-битови, стандартни набори от символи, указани от номера на кодовата таблица:  стандартен набор от символи	Кодова таблица (десетична)
ISO/IEC 8859-1 латиница 1 — Западна Европа	1
ISO/IEC 8859-2 латиница 2 — Централна Европа	2
ISO/IEC 8859-3 латиница 3 — Южна Европа	3
ISO/IEC 8859-5 латиница/кирилица	5
ISO/IEC 8859-7 латиница/гръцка азбука	7
ISO/IEC 8859-9 латиница 5/турска азбука	9
ISO/IEC 8859-13 латиница 7 — Балтийски регион	13
ISO/IEC 8859-15 латиница 9	15
ISO/IEC 8859-16 латиница 10 — Югоизточна Европа	16
KOI8-R латиница/кирилица	80
KOI8-U латиница/кирилица	85“

- 8.6. В глава 2, раздел 2.67 се заменя със следния текст:

„2.67. ManufacturerCode

Код за идентифициране на производителя на типово одобрено оборудване.

ManufacturerCode: = INTEGER (0..255)

Лабораторията, компетентна за изпитанията за оперативна съвместимост, поддържа и публикува на своя уебсайт списъка с кодове на производители (изискване 290).

Разработчиците на тахографско оборудване получават временно ManufacturerCodes по тяхно заявление до лабораторията, компетентна за изпитанията за оперативна съвместимост.“

- 8.7. Раздел 2.71 се заменя със следния текст:

„2.71. NationAlpha

Буквеният код за указването на определена държава трябва да бъде в съответствие с отличителните знаци, с които се обозначават участващите в международния трафик превозни средства (съгласно Виенската конвенция на ООН от 1968 г. за движението по пътищата).

NationAlpha: = IA5String (SIZE (3))

Буквените и цифровите кодове за държави (съответно NationAlpha и NationNumeric) трябва да се съдържат в списък, поддържан на уебсайта на лабораторията, определена да извършва изпитанията за оперативна съвместимост, както е посочено в изискване 278.“

- 8.8. Раздел 2.72 се заменя със следния текст:

„2.72. NationNumeric

Цифров код за указване на определена държава.

NationNumeric: = INTEGER (0.. 255)

Определяне на стойност: вж. данните тип 2.71 (NationAlpha)

Изменението или актуализирането на спецификацията NationAlpha или NationNumeric, описана в параграфа по-горе, трябва да се извършва само след като определената лаборатория получи становищата на производителите на типово одобрения цифров тахографски блок за монтиране върху превозни средства.“

## 9. ИЗМЕНЕНИЯ КЪМ ДОПЪЛНЕНИЕ 3 (ПИКТОГРАМИ)

9.1. Изискване PIC\_001 се заменя с:

„PIC\_001 При контролните уреди за регистриране на данните за движението може по избор да се използват следните пиктограми и комбинации от пиктограми (или пиктограми и комбинации, които да са достатъчно сходни на тях, така че еднозначно да бъдат отъждествими с тях):“

9.2 В раздел 2, в подподкатегорията „Събития“ се добавя следната пиктограма:

„! ДЛ Конфликт относно движението на превозното средство“

## 10. ИЗМЕНЕНИЯ КЪМ ДОПЪЛНЕНИЕ 4 (РАЗПЕЧАТКИ)

10.1. PRT\_006 в раздел 2 „Характеристики на блоковете с данни“ се заменя с:

„PRT\_006 При разпечатките се използват следните блокове и/или записи от данни съгласно следното значение и формат:

Номер на блока или записа  
Значение

Формат на данните“

1. **Дата, час и минути на отпечатване на документа**

▼ dd/mm/yyyy hh:mm (UTC)

2 **Тип на разпечатката**

Идентификатор на блока от данни

Комбинация от пиктограми за разпечатката (вж. допълнение 3), настройка на ограничителя за скоростта (разпечатка само при превишаване на позволената скорост)

-----▼-----  
Пиктограми xxx km/h

3 **Идентифициране на притежателя на картата**

Идентификатор на блока от данни. P= пиктограма за хора

Фамилия на притежателя на картата

Име и презиме (ако има такова) на притежателя на картата

Номер на картата

Валидност на картата (ако има такава)

-----P-----  
P Last\_Name \_\_\_\_\_  
First\_Name \_\_\_\_\_  
Card\_Identification \_\_\_\_\_  
dd/mm/yyyy

Когато картата не е на определено лице и не съдържа фамилия на притежателя на картата, вместо нея трябва да бъде отпечатано наименованието на предприятие, сервиз или контролен орган.

4 **Идентификация на превозното средство**

Идентификатор на блока от данни

Идентификационен номер на превозното средство (VIN)

Държава-членка, в която е регистрирано превозното средство, и регистрационен номер на превозното средство (VRN)

-----Д-----  
Д VIN \_\_\_\_\_  
Nat/VRN \_\_\_\_\_

5 **Идентификация на блока, монтиран на превозното средство**

Идентификатор на блока от данни

Име на производителя на блока, монтиран на превозното средство

Идентификационен номер на блока, монтиран на превозното средство

----- -----	⊞	-----
⊞	VU_Manufacturer	_____
	VU_Part_Number	_____

6 **Последно калибриране на контролните уреди за регистриране на данните за движението**

Идентификатор на блока от данни

Име на сервиза

Номер на картата за монтаж и настройки

Дата на калибрирането

----- -----	⊞	-----
⊞	Last_Name	_____
	Card_Identification	_____
⊞	dd/mm/yyyy	

7 **Последна проверка (от контролен орган)**

Идентификатор на блока от данни

Номер на контролната карта

Дата, време и вид на проверката

Вид проверка: до четири пиктограми (р). Видът проверка може да бъде представен чрез (комбинация от):

⊞: изтегляне на данни от карта, ⊞: изтегляне на данни от блока, ⊞: монтиран на превозното средство,  
 ⊞: отпечатване, : показване върху дисплея.

----- -----	⊞	-----
	Card_Identification	_____
⊞	dd/mm/yyyy hh:mm pppp	

8 **Дейности, извършени от водача, записани в хронологична последователност върху картата**

Идентификатор на блока от данни

Дата на събиране на данните (календарен ден, за който се отнася разпечатката) +  
картов брояч за ежедневно присъствие

----- -----	⊞	-----
	dd/mm/yyyy xxx	

8a **Условие „Извън обсег“ в началото на този ден**  
(да се остави празно, ако не е зададено условие „Извън обсег“)

-----	OUT	-----
-------	-----	-------

8.1 **Период, през който картата не се е намирала в четящото устройство**

8.1a Идентификатор на записа от данни (начало на период)

8.1б Период на неизвестна дейност. Час и минути на започване, продължителност

8.1в Ръчно зададена дейност

Пиктограма за дейност (A), час и минути на започване, продължителност.

----- -----	⊞	hh:mm hhhmm
	A:	hh:mm hhhmm

8.2. **Поставяне на картата в четящото устройство S**

Идентификатор на записа от данни; S = пиктограма за четящо устройство S

Държава-членка, в която е регистрирано превозното средство, и регистрационен номер на превозното средство (VRN)

Показание на брояча на километри на превозното средство при поставянето на картата

----- -----	-S	-----
⊞	Nat/VRN	_____
	x xxx xxx km	

## 8.3. Дейност (по време на поставянето на картата)

Пиктограма за дейност (A), час и минути на започване, продължителност, положение на екипа водачи (пиктограма за екип, ако той се състои от няколко водача, и празни интервали, ако има само един водач)

A: hh:mm hhhmm ☒

## 8.3a Специфично условие. Час и минути на задаване, пиктограма (или комбинация от пиктограми — „pppp“) за специфичното условие.

hh:mm - - - pppp - - -

## 8.4. Изваждане на карта

Показание на брояча на километри на превозното средство и изминатото разстояние от последното поставяне на картата, за което е било известно показанието на брояча на километри.

x xxx xxx km; x xxx km

## 9 Дейности, извършени от водача, записани в блока, монтиран на превозното средство, в хронологична последователност по четящи устройства

Идентификатор на блока от данни

Дата на събиране на данните (календарен ден, за който се отнася разпечатката)

Показание на брояча на километри на превозното средство в 00:00 часа и в 24:00 часа

----- ☒ -----  
dd/mm/yyyy  
x xxx xxx - x xxx xxx km

## 10 Дейности, извършени в четящото устройство S

Идентификатор на блока от данни

## 10a Условие „Извън обсег“ в началото на този ден (да се остави празно, ако не е зададено условие „Извън обсег“)

-----S-----  
-----OUT-----

## 10.1. Период, през който не е имало никаква карта в четящото устройство S

Идентификатор на записа от данни

Не е поставена карта

Показание на брояча на километри на превозното средство в началото на периода

-----  
☒ - - -  
x xxx xxx km

## 10.2 Поставяне на карта

Идентификатор на записа за поставяне на карта

Фамилия на водача

Име на водача

Номер на картата на водача

Валидност на картата на водача

Държава-членка, в която е регистрирано предишното използвано превозно средство, и регистрационен номер на това превозно средство (VRN)

Дата, час и минути на изваждане на картата от предишното превозно средство

Празен ред

Показание на брояча на километри при поставянето на картата, ръчно въвеждане на флага за дейност на водача (M при положителен отговор, празен интервал при отрицателен отговор)

Ако през деня, за който е направена разпечатката, не е била поставяна карта на водач, тогава за блок 10.2 се използва показанието на брояча на километри от последното поставяне на карта преди този ден, за което има данни.

-----  
☒ Last\_Name \_\_\_\_\_  
First\_Name \_\_\_\_\_  
Card\_Identification \_\_\_\_\_  
dd/mm/yyyy  
☒+Nat/VRN \_\_\_\_\_  
  
dd/mm/yyyy hh:mm  
  
x xxx xxx km M

10.3. Дейност

Пиктограма за дейност (A), час и минути на започване, продължителност, положение на екипа водачи (пиктограма за екип, ако той се състои от няколко водача, и празни интервали, ако има само един водач).

A: hh:mm hhhmm ☹☹

10.3а Специфично условие. Час и минути на задаване, пиктограма (или комбинация от пиктограми) за специфичното условие.

hh:mm - - - pppp- - -

10.4. Изваждане на карта или края на период „без карта“

Показание на брояча на километри на превозното средство при изваждане на картата или в края на период „без карта“ и изминатото разстояние от поставянето на картата или от началото на периода „без карта“.

x xxx xxx km; x xxx km

11 Ежедневна справка

Идентификатор на блока от данни

- - - - - Σ - - - - -

11.1 Справка от блока, монтиран на превозното средство, за периодите без поставена карта в четящото устройство на водача

Идентификатор на блока от данни

1☹ - - -

11.2 Справка от блока, монтиран на превозното средство, за периодите без поставена карта в четящото устройство на помощник-водача

Идентификатор на блока от данни

2☹ - - -

11.3 Ежедневна справка от блока, монтиран на превозното средство, поотделно за всеки водач

Идентификатор на записа от данни  
 Фамилия на водача  
 Име (и презиме) на водача  
 Номер на картата на водача

- - - - -  
 ☹ Last\_Name \_\_\_\_\_  
 First\_Name \_\_\_\_\_  
 Card\_Identification \_\_\_\_\_

11.4 Задаване на местоположението в началото и/или в края на дневния период на работа

ri = пиктограма за местоположението при тръгване/пристигане, час, минути, държава, област  
 Показание на брояча на километри

pihh:mm Cou Reg  
 x xxx xxx km

11.5 Общо времетраене на всяка дейност (извлечено от определена карта)

Обща продължителност на времето на управление, изминатото разстояние  
 Обща продължителност на времето на работа и на разположение  
 Обща продължителност на времето на почивка и на непосочените дейности  
 Обща продължителност на дейностите на екипа

☹ hhhmm x xxx km  
 ✖ hhhmm ☹ hhhmm  
 ⌂ hhhmm ? hhhmm  
 ☹☹ hhhmm

- 11.6 *Общо времетраене на всяка дейност (периоди, през които не е имало карта в четящото устройство на водача)*

Обща продължителност на времето на управление, изминато разстояние

Ⓜ hhhmm x xxx km

Обща продължителност на времето на работа и на разположение

⌘ hhhmm Ⓜ hhhmm

Обща продължителност на времето на почивка

⌘ hhhmm

- 11.7 *Общо времетраене за всяка дейност (периоди, през които не е имало карта в четящото устройство на помощник - водача)*

Обща продължителност на времето на работа и на разположение

⌘ hhhmm Ⓜ hhhmm

Обща продължителност на времето на почивка

⌘ hhhmm

- 11.8 *Общо времетраене поотделно за всяка дейност (и за всеки водач, като се вземат под внимание и двете четящи устройства при изчисляването му)*

Обща продължителност на времето на управление, изминато разстояние

Ⓜ hhhmm x xxx km

Обща продължителност на времето на работа и на разположение

⌘ hhhmm Ⓜ hhhmm

Обща продължителност на времето на почивка

⌘ hhhmm

Обща продължителност на дейностите на екипа

Ⓜ hhhmm

Ако се изисква разпечатка за текущия ден, обобщената информация за деня се изчислява въз основа на наличните данни към момента на отпечатването.

## 12 *Събития и/или аномалии, записани върху карта*

- 12.1 Идентификатор на блока от данни за 5-те последни „събития и аномалии“, извлечени от дадена карта

-----!Ⓜ-----

- 12.2 Идентификатор на блока от данни за всички „събития“, записани върху карта

-----!Ⓜ-----

- 12.3 Идентификатор на блока от данни за всички „аномалии“, записани върху карта

-----Ⓜ-----

- 12.4 *Запис за събитие и/или аномалия*

Идентификатор на записа от данни

Пиктограма за събитие/аномалия, мотив за записване, дата, час и минути на началото

Pic (p) dd/mm/yyyy hh:mm

Допълнителен код за събитие/аномалия (при необходимост), продължителност

! xx hhhmm

Държава-членка, в която е регистрирано превозното средство, и регистрационен номер на превозното средство, в което се е случило събитието или аномалията

Ⓜ Nat/VRN\_\_\_\_\_

- 13 *Събития и/или аномалии, които са записани или са в процес на извършване в блока, монтиран на превозното средство*

- 13.1 Идентификатор на блока от данни за 5-те последни „събития и аномалии“, извлечени от блока, монтиран на превозното средство

-----!ⓂⓂ-----

- 13.2 Идентификатор на блока от данни за всички „събития“, които са записани или са в процес на извършване в блок, монтиран на превозното средство

-----!ⓂⓂ-----

13.3 Идентификатор на блока от данни за всички „аномалии“, които са записани или са в процес на извършване в блок, монтиран на превозното средство

-----**Д**-----

13.4 *Запис за събитие и/или аномалия*

Идентификатор на записа от данни  
 Пиктограма за събитие/аномалия, мотив за записване, дата, час и минути на началото  
 Допълнителен код за събитие/аномалия (при необходимост), брой аналогични събития през същия ден, продължителност  
 Номера на картите, поставени в началото или в края на съответното събитие или аномалия (до 4 реда, без повтаряне на номерата на картите)

-----  
 Pic (p) dd/mm/yyyy hh:mm  
 ! xx (xxx) hhmm  
 Card\_Identification  
 Card\_Identification  
 Card\_Identification  
 Card\_Identification  
 ☐ - - -

Ако не е била поставена карта

Мотивът за записване (p) е под формата на цифров код, който посочва причината, поради която констатираното събитие или аномалия са записани и кодирани в съответствие с елемента EventFaultRecordPurpose на данните.

14 **Идентификация на блока, монтиран на превозното средство**

Идентификатор на блока от данни  
 Име на производителя на блока, монтиран на превозното средство  
 Адрес на производителя на блока, монтиран на превозното средство  
 Идентификационен номер на блока, монтиран на превозното средство  
 Сертификационен номер на блока, монтиран на превозното средство  
 Сериен номер на блока, монтиран на превозното средство  
 Година на производство на блока, монтиран на превозното средство  
 Версия на софтуера на блока и дата на инсталиране

-----**Б**-----  
**Б** Name \_\_\_\_\_  
 Address \_\_\_\_\_  
 PartNumber \_\_\_\_\_  
 Apprv \_\_\_\_\_  
 S/N \_\_\_\_\_  
 Yyyy \_\_\_\_\_  
**V** xxxx dd/mm/yyyy

15 **Идентификация на датчик**

Идентификатор на блока от данни  
 Сериен номер на датчика  
 Сертификационен номер на датчика  
 Дата на първоначално инсталиране на датчика

-----**Л**-----  
**Л** S/N \_\_\_\_\_  
 Apprv \_\_\_\_\_  
 dd/mm/yyyy

10.2 Раздел 3.1. Текстът за „Ежедневна разпечатка на дейностите, извършени от водача, извлечени от дадена карта“ се заменя със следния текст:

„3.1. Ежедневна разпечатка на дейностите, извършени от водача, извлечени от дадена карта

PRT\_007 Ежедневната разпечатка на дейностите, извършени от водача, извлечени от дадена карта, трябва да бъде в съответствие със следния формат:

1	Дата, час и минути на отпечатване на документа
2	Тип на разпечатката
3	Идентифициране на контрольора (при поставяне на контролна карта в блока, монтиран на превозното средство)
3	Идентифициране на водача (извлечено от картата, която е обект на отпечатване)
4	Идентифициране на превозното средство (от което е направена разпечатката)

5	Идентифициране на блока, монтиран на превозното средство (от който е направена разпечатката)
6	Последно калибриране на този блок, монтиран на превозното средство
7	Последна проверка, на която е бил подложен инспектираният водач
8	Разграничител на дейностите, извършени от водача
8a	Условие „Извън обсег“ в началото на този ден
8.1a/8.1b/8.1c/8.2/8.3/8.3a/8.4	Дейности на водача в хронологична последователност
11	Разграничител на ежедневната справка
11.4	Въведени местоположения в хронологична последователност
11.5	Общо времетраене на всяка дейност
12.1	Разграничител на събития или аномалии, извлечени от картата
12.4	Записи за събитие/аномалия (5-те последни събития или аномалии, записани върху картата)
13.1	Разграничител на събития или аномалии, извлечени от блока, монтиран на превозното средство
13.4	Записи за събитие/аномалия (5-те последни събития или аномалии, които са записани или са в процес на извършване в блока, монтиран на превозното средство)
21.1	Място на проверката
21.2	Подпис на контрольора
21.5	Подпис на водача

10.3 Раздел 3.2. Текстът за „Ежедневна разпечатка на дейностите, извършени от водача, извлечени от блока, монтиран на превозното средство“ се заменя с:

„Раздел 3.2. Ежедневна разпечатка на дейностите, извършени от водача, извлечени от блока, монтиран на превозното средство

PRT\_008 Ежедневната разпечатка на дейностите, извършени от водача, извлечени от блока, монтиран на превозното средство, трябва да бъде в съответствие със следния формат:

1	Дата, час и минути на отпечатване на документа
2	Тип на разпечатката
3	Идентифициране на притежателя на картата (за всички карти поставени в блока, монтиран на превозното средство)
4	Идентифициране на превозното средство (от което е направена разпечатката)
5	Идентифициране на блока, монтиран на превозното средство (от който е направена разпечатката)
6	Последно калибриране на този блок, монтиран на превозното средство
7	Последна проверка на този контролен уред за регистриране на данните за движението
9	Разграничител на дейностите, извършени от водача
10	Разграничител на четящо устройство за карта на водача (четящо устройство 1)
10a	Условие „Извън обсег“ в началото на този ден
10.1/10.2/10.3/10.3a/10.4	Извършени дейности в хронологична последователност (четящо устройство на водача)

10	Разграничител на четящо устройство за карта на помощник-водач (четящо устройство 2)
10a	Условие „Извън обсег“ в началото на този ден
10.1/10.2/10.3/10.3a/10.4	Извършени дейности в хронологична последователност (четящо устройство на помощник-водача)
11	Разграничител на ежедневната справка
11.1	Справка за периодите без поставена карта в четящото устройство на водача
11.4	Въведени местоположения в хронологична последователност
11.6	Общо времетраене на всяка дейност
11.2	Справка за периодите без поставена карта в четящото устройство на помощник-водача
11.4	Въведени местоположения в хронологична последователност
11.8	Общо времетраене на всяка дейност
11.3	Справка за дейностите, извършени от водача, като се вземат под внимание и двете четящи устройства
11.4	Местоположения, въведени от този водач в хронологична последователност
11.7	Общо времетраене на всяка дейност на този водач
13.1	Разграничител на събития и аномалии
13.4	Записи за събитие/аномалия (5-те последни събития или аномалии, които са записани или са в процес на извършване в блока, монтиран на превозното средство)
21.1	Място на проверката
21.2	Подпис на контрольора
21.3	От час, минути (празно място, където водач без карта посочва
21.4	До час, минути периодите, валидни за него)
21.5	Подпис на водача“

## 11. ИЗМЕНЕНИЯ КЪМ ДОПЪЛНЕНИЕ 7 (ПРОТОКОЛ ЗА ИЗТЕГЛЯНЕ НА ДАННИ)

11.1 Бележката под линия в раздел 2.1, отнасяща се до процедурата на изтегляне на данни, се заменя със следния текст:

„(1) Поставянето на картата активира съответните права за достъп до функцията за изтегляне на данни и до данните. Трябва да е възможно обаче изтеглянето на данни от карта на водач, поставена в едно от четящите устройства на блока, монтиран на превозното средство, когато в другото четящо устройство не е поставена друга карта.“

## 12. ИЗМЕНЕНИЯ КЪМ ДОПЪЛНЕНИЕ 9 (ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ — СПИСЪК НА МИНИМАЛНО ИЗИСКВАНИТЕ ИЗПИТАНИЯ)

12.1 В глава I към първия параграф се добавя следният стандарт ISO:

„1.2. Изходна база

ISO 16844-3:2004, Cor 1:2006 Пътни превозни средства — Тахографски системи — Част 3: Интерфейс на датчика за движение (с блокове, монтирани на превозни средства)“.

12.2 В глава II „ИЗПИТАНИЯ ЗА ФУНКЦИОНИРАНЕ НА БЛОКА, МОНТИРАН НА ПРЕВОЗНОТО СРЕДСТВО“ към раздел 3 за изпитанията за функциониране, които трябва да бъдат извършени, се добавя следното ново изискване:

„3.36. Интерфейс на датчика за движение — изискване 001a и изискване 099“

12.3 В глава II се добавя следното ново изискване:

„Изпитване за функциониране (блок, монтиран на превозното средство)

3.37 Да се провери дали блокът, монтиран на превозното средство, открива, записва и съхранява събитието/ събитията и/или аномалията/аномалиите, определени от производителя на блока, монтиран на превозното средство, когато свързан датчик за движение реагира на магнитни полета, смущаващи установяването на движение на превозното средство — изискване 161a.“

12.4 В глава III се добавя следното ново изискване:

**Изпитване за функциониране (датчик за движение)**

„3.5. Да се провери дали датчикът за движение е устойчив срещу въздействието на магнитно поле. В противен случай да се провери дали датчикът за движение реагира по такъв начин на магнитни полета, смущаващи установяването на движение на превозното средство, че свързан блок, монтиран на превозното средство, да може да открива, записва и съхранява аномалии във функционирането на датчика — изискване 161a.“

12.5 В глава III „ИЗПИТАНИЯ ЗА ФУНКЦИОНИРАНЕ НА ДАТЧИКА ЗА ДВИЖЕНИЕ“ към раздел 3 за изпитанията за функциониране, които трябва да бъдат извършени, се добавя следното ново изискване:

„3.4. Интерфейс с блока, монтиран на превозното средство — изискване 001a“

### 13. ИЗМЕНЕНИЯ КЪМ ДОПЪЛНЕНИЕ 12 (АДАПТОР ЗА ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА КАТЕГОРИЯ M1 и N1)

В глава VII, раздел 7.2 се добавя следното ново изискване:

„3.3. Да се провери дали адапторът е устойчив срещу въздействието на магнитно поле. В противен случай да се провери дали адапторът реагира по такъв начин на магнитни полета, смущаващи установяването на движение на превозното средство, че свързан блок, монтиран на превозното средство, да може да открива, записва и съхранява аномалии във функционирането на датчика — изискване 161a.“

---