



جمهوری اسلامی ایران
Islamic Republic of Iran

سازمان ملی استاندارد ایران

Iranian National Standardization Organization



استاندارد ملی ایران

۶۴۸۵

تجدیدنظر اول

۱۳۹۹

INSO

6485

1st Revision

2020

Modification of
(EU) No 165/2014

خودروهای جاده‌ای – تجهیزات یا
سامانه های ثبت جاده‌ای

**Road vehicles- Equipments or systems for
road recording**

ICS: 43.040.10, 93.080.30

استاندارد ملی ایران شماره ۶۴۸۵ (تجدید نظر اول): سال ۱۳۹۹

سازمان ملی استاندارد ایران

تهران، ضلع جنوب غربی میدان ونک، خیابان ولیعصر، پلاک ۲۵۹۲

صندوق پستی: ۶۱۳۹-۱۴۱۵۵ تهران- ایران

تلفن: ۵-۸۸۸۷۹۴۶۱

دورنگار: ۸۸۸۸۷۰۸۰ و ۸۸۸۸۷۱۰۳

کرج، شهر صنعتی، میدان استاندارد

صندوق پستی: ۱۶۳-۳۱۵۸۵ کرج - ایران

تلفن: ۸-۳۲۸۰۶۰۳۱ (۰۲۶)

دورنگار: ۸۱۱۴-۳۲۸۰ (۰۲۶)

رایانامه: standard@isiri.gov.ir

وبگاه: <http://www.isiri.gov>

Iranian National Standardization Organization (INSO)

No.2592 Valiasr Ave. South western corner of Vanak Sq, Tehran, Iran

P. O. Box: 14155-6139, Tehran, Iran

Tel: + 98 (21) 88879461-5

Fax: + 98 (21) 88887080, 88887103

Standard Square, Karaj, Iran

P.O. Box: 31585-163, Karaj, Iran

Tel: + 98 (26) 32806031-8

Fax: + 98 (26) 32808114

Email: standard@isiri.gov.ir

Website: <http://www.isiri.gov>

به نام خدا

آشنایی با سازمان ملی استاندارد ایران

مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران به موجب بند یک ماده ۳ قانون اصلاح قوانین و مقررات مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران، مصوب بهمن ماه ۱۳۷۱ تنها مرجع رسمی کشور است که وظیفه تعیین، تدوین و نشر استانداردهای ملی (رسمی) ایران را به عهده دارد.

نام موسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران به موجب یکصد و پنجاه و دومین جلسه شورای عالی اداری مورخ ۹۰/۶/۲۹ به سازمان ملی استاندارد ایران تغییر و طی نامه شماره ۲۰۶/۳۵۸۳۸ مورخ ۹۰/۷/۲۴ جهت اجرا ابلاغ شده است.

تدوین استاندارد در حوزه های مختلف در کمیسیون های فنی مرکب از کارشناسان سازمان، صاحب نظران مراکز و مؤسسات علمی، پژوهشی، تولیدی و اقتصادی آگاه و مرتبط انجام می شود و کوششی همگام با مصالح ملی و با توجه به شرایط تولیدی، فناوری و تجاری است که از مشارکت آگاهانه و منصفانه صاحبان حق و نفع، شامل تولیدکنندگان، مصرف کنندگان، صادرکنندگان و وارد کنندگان، مراکز علمی و تخصصی، نهادها، سازمان های دولتی و غیر دولتی حاصل می شود. پیش نویس استانداردهای ملی ایران برای نظرخواهی به مراجع ذی نفع و اعضای کمیسیون های فنی مربوط ارسال می شود و پس از دریافت نظرها و پیشنهادات در کمیته ملی مرتبط با آن رشته طرح و در صورت تصویب به عنوان استاندارد ملی (رسمی) ایران چاپ و منتشر می شود.

پیش نویس استانداردهایی که مؤسسات و سازمان های علاقه مند و ذی صلاح نیز با رعایت ضوابط تعیین شده تهیه می کنند در کمیته ملی طرح و بررسی و در صورت تصویب، به عنوان استاندارد ملی ایران چاپ و منتشر می شود. بدین ترتیب، استانداردهایی ملی تلقی می شوند که بر اساس مفاد نوشته شده در استاندارد ملی ایران شماره ۵ تدوین و در کمیته ملی استاندارد مربوط که سازمان ملی استاندارد ایران تشکیل می دهد به تصویب رسیده باشد.

سازمان ملی استاندارد ایران از اعضای اصلی سازمان بین المللی استاندارد (ISO)^۱، کمیسیون بین المللی الکتروتکنیک (IEC)^۲ و سازمان بین المللی اندازه شناسی قانونی (OIML)^۳ است و به عنوان تنها رابط^۴ کمیسیون کدکس غذایی (CAC)^۵ در کشور فعالیت می کند. در تدوین استانداردهای ملی ایران ضمن توجه به شرایط کلی و نیازمندی های خاص کشور، از آخرین پیشرفت های علمی، فنی و صنعتی جهان و استانداردهای بین المللی بهره گیری می شود.

سازمان ملی استاندارد ایران می تواند با رعایت موازین پیش بینی شده در قانون، برای حمایت از مصرف کنندگان، حفظ سلامت و ایمنی فردی و عمومی، حصول اطمینان از کیفیت محصولات و ملاحظات زیست محیطی و اقتصادی، اجرای بعضی از استانداردهای ملی ایران را برای محصولات تولیدی داخل کشور و/یا اقلام وارداتی، با تصویب شورای عالی استاندارد، اجباری نماید. سازمان می تواند به منظور حفظ بازارهای بین المللی برای محصولات کشور، اجرای استاندارد کالاهای صادراتی و درجه بندی آن را اجباری نماید. همچنین برای اطمینان بخشیدن به استفاده کنندگان از خدمات سازمان ها و مؤسسات فعال در زمینه مشاوره، آموزش، بازرسی، ممیزی و صدور گواهی سیستم های مدیریت کیفیت و مدیریت زیست محیطی، آزمایشگاه ها و مراکز کالیبراسیون (واسنجی) و وسایل سنجش، سازمان ملی استاندارد ایران این گونه سازمان ها و مؤسسات را بر اساس ضوابط نظام تأیید صلاحیت ایران ارزیابی می کند و در صورت احراز شرایط لازم، گواهینامه تأیید صلاحیت به آن ها اعطا و بر عملکرد آن ها نظارت می کند. ترویج دستگاه بین المللی یکاها، کالیبراسیون (واسنجی) و وسایل سنجش، تعیین عیار فلزات گرانبها و انجام تحقیقات کاربردی برای ارتقای سطح استانداردهای ملی ایران از دیگر وظایف این سازمان است.

1- International Organization for Standardization

2 - International Electrotechnical Commission

3- International Organization of Legal Metrology (Organisation Internationale de Metrologie Legale)

4 - Contact point

5 - Codex Alimentarius Commission

کمیسیون فنی تدوین استاندارد

«خودروهای جاده‌ای – تجهیزات یا سامانه های ثبت جاده‌ای»

رئیس:

پاکزاد ، محسن

(کارشناسی ارشد مهندسی مکانیک)

سمت و/ یا نمایندگی

شرکت ایران خودرو دیزل

دبیر:

پورحسین رحمانی ، سجاد

(کارشناسی مهندسی مکانیک)

شرکت ایران خودرو دیزل

اعضاء: (اسامی به ترتیب حروف الفبا)

آژیده، علیرضا

(کارشناسی مهندسی مکانیک)

شرکت نوآوران کیفیت پارس

آقا کثیری، حامد

(کارشناسی مهندسی مکانیک)

شرکت سایپا دیزل

باطنی شلمانی، عبدالحسین

(کارشناسی مهندسی برق الکترونیک)

شرکت ایران خودرو دیزل

تحریریان ، سالار

(کارشناسی مهندسی مکانیک)

سازمان ملی استاندارد ایران

چنگیز، پریسا

(کارشناسی ارشد فیزیک هسته ای)

شرکت نوآوران کیفیت پارس

خوش نفس ، لطفعلی

(کارشناسی مهندسی کامپیوتر)

شرکت ره نگار هوشمند ایرانیان

اعضاء : (اسامی به ترتیب حروف الفبا)

داود آبادی، ایرج

(کارشناسی ارشد مهندسی مکانیک)

رحمانیان، محمدرضا

(کارشناسی مهندسی برق الکترونیک)

قاسمیه، سروش

(کارشناسی ارشد مهندسی مکانیک)

قلی نیا ، ناصر

(کارشناسی حقوق)

ملا احمدی، سیمین

(کارشناسی مهندسی مکانیک)

موحدی، مسعود

(دکترای برق)

موفق، سولماز

(کارشناسی مهندسی مکانیک)

نجفی، اسداله

(دکترای برنامه ریزی)

نیستانی، هیراد

(کارشناسی مهندسی مکانیک)

وطن دوست، حامد

(کارشناسی ارشد حمل و نقل)

ولی، رضا

(کارشناسی مهندسی صنایع)

سمت و / یا نمایندگی

پلیس راهور ناجا

شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران

شرکت ماموت دیزل

پلیس راه ناجا

شرکت بازرسی مهندسی ایران

سازمان راهداری

شرکت بازرسی مهندسی ایران

سازمان راهداری

شرکت سایپا دیزل

دفتر ایمنی ترافیک سازمان راهداری

شرکت عقاب افشان

اعضاء : (اسامی به ترتیب حروف الفبا)

یگانه، حسین

(کارشناسی ارشد مکانیک)

ویراستار:

فرهادی، افشین

(کارشناسی ارشد مهندسی محیط زیست)

سمت و / یا نمایندگی

گسترش کیفیت صنعت رهام

سازمان ملی استاندارد ایران

فهرست مندرجات

صفحه	عنوان
۵	پیش گفتار
۹	مقدمه
۱	۱ هدف
۱	۲ دامنه کاربرد
۲	۳ مراجع الزامی
۲	۴ اصطلاحات و تعاریف
۸	۵ الزامات و داده‌هایی که باید ثبت شود
۱۰	۶ وظائف تاخوگراف دیجیتال
۱۰	۷ نمایش و هشدار
۱۱	۸ حفاظت از اطلاعات و داده‌ها
۱۲	۹ تاخوگراف هوشمند-ثبت موقعیت خودرو در طی نقاط معین در طی دوره زمانی کاری روزانه
۱۳	۱۰ تشخیص زودهنگام و از راه دور دستکاری یا سوء استفاده احتمالی
۱۴	۱۱ رابط سیستم‌های حمل و نقل هوشمند
۱۴	۱۲ شرح مقررات تاخوگراف‌های هوشمند
۱۵	۱۳ تقاضا
۱۶	۱۴ صدور تایید نوع
۱۶	۱۵ نشان تایید نوع
۱۷	۱۶ تایید یا رد
۱۷	۱۷ تطابق تجهیزات با تایید نوع
۱۸	۱۸ تایید برگه‌های ثبت
۱۸	۱۹ دلایل مردودسازی
۱۸	۲۰ شناسایی تاخوگراف تایید نوع شده
۱۹	۲۱ امنیت

صفحه	عنوان
۲۰	۲۲ آزمون‌های میدانی
۲۰	۲۳ نصب و تعمیر
۲۱	۲۴ بازرسی تاخوگراف‌ها
۲۲	۲۵ تایید نصاب‌ها، تعمیرگاه‌ها و سازندگان خودرو
۲۳	۲۶ کارت‌های تعمیرگاه
۲۳	۲۷ صدور کارت‌های راننده
۲۵	۲۸ استفاده از کارت راننده
۲۵	۲۹ تجدید کارت راننده
۲۵	۳۰ کارت‌های راننده دزدیده شده، مفقود شده یا معیوب
۲۶	۳۱ به رسمیت شناختن دو جانبه و تبادل کارت‌های راننده
۲۶	۳۲ تبادل الکترونیک اطلاعات کارت‌های راننده
۲۷	۳۳ استفاده صحیح از تاخوگراف
۲۸	۳۴ مسئولیت شرکت‌های حمل و نقل
۲۹	۳۵ استفاده از کارت‌های راننده و برگه‌های ثبت
۳۱	۳۶ کارت‌های راننده و برگه‌های ثبت آسیب‌دیده
۳۲	۳۷ ثبت‌هایی که توسط راننده انجام می‌شود
۳۲	۳۸ رویه‌ها در هنگام ناکارآمدی تجهیزات
۳۳	۳۹ ماموران کنترل
۳۴	۴۰ آموزش ماموران کنترل
۳۴	۴۱ همکاری متقابل و دوسویه
۳۵	۴۲ جرائم
۳۵	۴۳ کمیته
۳۶	۴۴ انجمن تاخوگراف
۳۶	۴۵ مکاتبه در مورد معیارهای کشوری
۳۷	پیوست الف (الزامی) الزامات ساخت، آزمون، نصب و بازرسی تاخوگراف آنالوگ
۵۴	پیوست ب (آگاهی دهنده) نشان تأیید و گواهینامه
۵۸	پیوست پ (آگاهی دهنده) تغییرات اعمال شده در این استاندارد ملی در مقایسه با استاندارد
	منبع

پیش گفتار

استاندارد "خودروهای جاده‌ای - تجهیزات یا سامانه های ثبت جاده‌ای" که نخستین بار در سال ۱۳۸۲ بر مبنای پذیرش استانداردهای بین‌المللی / منطقه‌ای به عنوان استاندارد ملی ایران به روش اشاره شده در مورد پ، بند ۷، استاندارد ملی ایران شماره ۵ تدوین و منتشر شد، بر اساس پیشنهادهای دریافتی و بررسی و تایید کمیسیون-های مربوط برای اولین بار مورد تجدیدنظر قرار گرفت و در یک‌هزار و پنجمین اجلاس کمیته ملی استاندارد خودرو و نیروی محرکه مورخ ۱۳۹۹/۰۷/۱۲ تصویب شد. اینک این استاندارد به استناد بند یک ماده ۳ قانون اصلاح قوانین و مقررات موسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران، مصوب بهمن ماه ۱۳۷۱، به عنوان استاندارد ملی ایران منتشر می شود.

استانداردهای ملی ایران بر اساس استاندارد ملی ایران شماره ۵ (استانداردهای ملی ایران- ساختار و شیوه نگارش) تدوین می‌شوند. برای حفظ همگامی و هماهنگی با تحولات و پیشرفت های ملی و جهانی در زمینه صنایع، علوم و خدمات، استانداردهای ملی ایران در صورت لزوم تجدید نظر خواهند شد و هر پیشنهادی که برای اصلاح و تکمیل این استانداردها ارائه شود، هنگام تجدید نظر در کمیسیون فنی مربوط مورد توجه قرار خواهد گرفت. بنابراین، باید همواره از آخرین تجدید نظر استانداردهای ملی استفاده کرد.

این استاندارد جایگزین استاندارد ملی ایران شماره ۶۴۸۵ سال ۱۳۸۱ می‌شود.

این استاندارد ملی بر مبنای پذیرش استاندارد منطقه‌ای زیر به روش «ترجمه تغییر یافته» تهیه و تدوین شده و شامل ترجمه تخصصی کامل متن آن به زبان فارسی همراه با اعمال تغییرات با توجه به مقتضیات کشور است:

(EU) No 165/2014, Tachographs in road transport, repealing Council Regulation (EEC) No 3821/85 on recording equipment in road transport and amending Regulation (EC) No 561/2006 of the European Parliament and of the Council on the harmonisation of certain social legislation relating to road transport Text with EEA relevance

خودروهای جاده‌ای - تجهیزات یا سامانه های ثبت جاده‌ای

بخش الف - اصول، هدف و دامنه کاربرد، الزامات

۱ هدف

- ۱-۱ هدف از تدوین این استاندارد بیان الزامات مربوط به ساختار، نصب، کاربرد، آزمون و کنترل تاخوگراف مورد استفاده در حمل و نقل جاده‌ای است.
- تاخوگراف با توجه به ساختار، نصب، کاربرد و آزمون آن باید با الزامات این استاندارد مطابقت نماید.
- ۱-۲ این استاندارد شرایط و الزاماتی را بیان می‌کند که در آن اطلاعات و داده ها به غیر از داده‌های شخصی، که توسط تاخوگراف ثبت، پردازش یا ذخیره شده را می‌توان برای اهدافی به غیر از صحت‌گذاری تطابق با مفاد مذکور در بند ۱-۱، مورد استفاده قرار داد.

۲ دامنه کاربرد

- ۱-۲ این استاندارد برای خودروهای گروه M2، M3، N2 و N3 کاربرد دارد.
- ۲-۲ نصب و استفاده از تاخوگراف بر طبق این استاندارد، در هر یک از وسایل نقلیه‌ای که نصب و استفاده بر طبق بند ۱-۲ الزام نشده، می‌تواند توسط مرجع ذیصلاح الزامی شود. ضمناً برای کاربری‌های خاصی از گروه‌های خودرویی ذکر شده در بند ۱-۲ که نصب تجهیزات ثبت جاده ای موضوعیت نداشته باشد، خودروساز در صورت موافقت مرجع ذیصلاح می‌تواند از اجرای این استاندارد معاف گردد.
- ۲-۳ در صورتی که خودرو به سامانه سپهتن تجهیز شده باشد، نصب تاخوگراف بر روی خودروهای مشمول این استاندارد الزامی نمی باشد.
- یادآوری ۱- در صورت عدم نصب تاخوگراف بر روی خودرو مشمول این استاندارد، امکان نصب آن اعم از سیم کشی و جانمایی باید توسط خودروساز تعبیه گردد.
- یادآوری ۲- اختیارات مربوط به ابلاغ الزامات فنی سامانه سپهتن و تایید نهایی آن بر عهده سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور می باشد.

۳ مراجع الزامی

مدارک الزامی زیر حاوی مقرراتی است که در متن این استاندارد ملی ایران به آن ها ارجاع داده شده است. بدین ترتیب آن مقررات جزئی از این استاندارد ملی ایران محسوب می شود. در صورتی که به مدرکی با ذکر تاریخ انتشار ارجاع داده شده باشد، اصلاحیه ها و تجدید نظرهای بعدی آن مورد نظر این استاندارد ملی ایران نیست. در مورد مدارکی که بدون ذکر تاریخ انتشار به آن ها ارجاع داده شده است، همواره آخرین تجدید نظر و اصلاحیه های بعدی آن ها مورد نظر است.

استفاده از مراجع زیر برای این استاندارد الزامی است:

۳-۱ استاندارد ملی ایران شماره ۶۹۲۴: سال ۱۳۹۴، خودرو- تایید نوع وسایل نقلیه موتوری و تریلرها و سیستم-ها، قطعات و واحدهای فنی مجزای آن ها، مقررات و روش اجرایی

۳-۲ تصویب نامه هیئت محترم وزیران به شماره ۱۳۷۳۱۹/ت ۵۱۵۱۲ ه مورخ ۱۳۹۳/۱۱/۱۴

3.3 REGULATION (EC) No 561/2006 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 15 March 2006 on the harmonisation of certain social legislation relating to road transport

3.4 Directive 2002/58/EC of the European Parliament and of the Council of 12 July 2002 concerning the processing of personal data and the protection of privacy in the electronic communications sector (Directive on privacy and electronic communications)

3.5 Directive 95/46/EC of the European Parliament and of the Council of 24 October 1995 on the protection of individuals with regard to the processing of personal data and on the free movement of such data

3.6 Regulation (EU) No 182/2011 of the European Parliament and of the Council of 16 February 2011 laying down the rules and general principles concerning mechanisms for control by Member States of the Commission's exercise of implementing powers

3.7 Directive 2002/15/EC of the European Parliament and of the Council of 11 March 2002 on the organisation of the working time of persons performing mobile road transport activities

3.8 Council Directive 92/6/EEC of 10 February 1992 on the installation and use of speed limitation devices for certain categories of motor vehicles in the Community

3.9 Recommendation 2010/19 / EU, Commission Recommendation of 13 January 2010 on the secure exchange of electronic data between Member States to check the uniqueness of driver cards that they issue

۴ اصطلاحات و تعاریف

در این استاندارد علاوه بر اصطلاحات و تعاریف ارائه شده در استاندارد (EC) No 561/2006, article 4 اصطلاحات و تعاریف زیر نیز به کار می رود:

۱-۴

تاخوگراف

تجهیزات ثبت

tachograph

recording equipment

تجهیزاتی هستند که برای نصب در وسایل نقلیه جاده‌ای، به منظور نمایش، ثبت، چاپ، ذخیره و خروجی جزئیات حرکت شامل سرعت این خودروها بر طبق بند ۳-۵ و جزئیات دوره‌های خاصی از فعالیت رانندگان آن-ها، به صورت خودکار یا نیمه خودکار، مورد نظر می‌باشند.

۲-۴

سپهتن

sepahtan

سپهتن مخفف سامانه پایش هوشمند تردد ناوگان حمل و نقل عمومی می‌باشد و متشکل از زیرساخت (افراد، فرایند ها و فناوری اطلاعات)، سخت افزارها و نرم افزارهای حوزه حمل و نقل هوشمند است. تمام اجزای سامانه سپهتن در یک فرایند یکپارچه، منظم و برنامه ریزی شده با هم همکاری می‌کنند تا زمینه افزایش ایمنی و بهره‌وری در صنعت حمل و نقل کشور را فراهم کنند.

۳-۴

واحد خودرویی

vehicle unit

تاخوگراف، به استثنا حسگر حرکت و کابل‌های ارتباطی حسگر سرعت را گویند. واحد خودرویی می‌تواند به صورت یک واحد تکی یا چند واحد توزیع شده در خودرو باشد، به شرطی که با الزامات ایمنی این استاندارد مطابقت نماید. واحد خودرویی در کنار سایر موارد شامل یک واحد پردازش، یک حافظه داده^۱، یک عملکرد اندازه‌گیری زمان^۲، دو دستگاه رابط^۳ کارت هوشمند برای راننده و کمک راننده، یک چاپگر، یک نمایشگر، اتصالات و امکاناتی برای واردسازی اطلاعات ورودی کاربر است.

1 -Data memory

2 -Time measurement function

3 -Interface

۴-۴

حسگر حرکت

motion sensor

بخشی از تاخوگراف است که سیگنالی می‌دهد که معرف سرعت خودرو و/یا مسافت پیموده شده‌است.

۵-۴

کارت تاخوگراف

tachograph card

یک کارت هوشمند است که به منظور استفاده به همراه تاخوگراف در نظر گرفته شده و امکان شناسایی دارنده کارت و انتقال و ذخیره سازی داده ها را فراهم می‌نماید.

۶-۴

برگه ثبت

record sheet

برگه‌ای است که برای پذیرش و نگهداری اطلاعات ثبت شده طراحی گردیده، به نحوی که درون تاخوگراف آنالوگ قرار گرفته و ابزار علامت گذاری تاخوگراف آنالوگ به طور پیوسته اطلاعاتی را که باید ثبت شوند، بر روی آن ضبط می‌نماید.

۷-۴

کارت راننده

driver card

یک کارت تاخوگراف است که توسط مراجع کشوری برای راننده خاص صادر شده و راننده را شناسائی نموده و اجازه ذخیره سازی اطلاعات مربوط به فعالیت‌های راننده را فراهم می‌نماید.

۸-۴

تاخوگراف آنالوگ

analogue tachograph

تاخوگرافی است که از یک برگه ثبت، مطابق این استاندارد استفاده می‌کند.

۹-۴

تاخوگراف دیجیتال

digital tachograph

تاخوگرافی است که از یک کارت تاخوگراف، مطابق این استاندارد استفاده می‌کند.

۱۰-۴

کارت کنترل

control card

یک کارت تاخوگراف صادر شده توسط مرجع ذیصلاح است و اجازه دسترسی به داده‌های ذخیره شده در حافظه داده یا کارت‌های راننده، و به صورت اختیاری، کارت‌های تعمیرگاه را از نظر خواندن، چاپ و/یا بارگیری داده (دانلود)، را به نهاد کنترل کننده فراهم می‌نماید.

۱۱-۴

کارت شرکت

company card

یک کارت تاخوگراف صادر شده توسط مراجع ذیصلاح برای یک شرکت حمل و نقل ملزم به کار با خودروهای مجهز به تاخوگراف است که شرکت حمل و نقل مسئول را شناسایی کرده و اجازه نمایش، بارگیری داده و چاپ داده‌های ذخیره شده در تاخوگراف، که توسط آن شرکت حمل و نقل قفل شده، را فراهم می‌نماید.

۱۲-۴

کارت تعمیرگاه

workshop card

یک کارت تاخوگراف صادر شده توسط مراجع ذیصلاح به کارکنان منصوب یک سازنده تاخوگراف، نصاب، یک سازنده یا تعمیرگاه خودرو است که توسط مرجع فوق تایید شده و دارنده کارت را شناسایی کرده و اجازه آزمون، کالیبراسیون (واسنجی) و فعال‌سازی تاخوگراف و/یا بارگیری از آن را فراهم می‌نماید.

۱۳-۴

فعال‌سازی

activation

مرحله‌ای است که طی آن تاخوگراف کاملاً عملیاتی شده و تمام وظائف شامل وظائف ایمنی را از طریق یک کارت تعمیرگاه انجام می‌دهد.

۱۴-۴

کالیبراسیون
واسنجی

calibration

برای یک تاخوگراف دیجیتال به معنای به روز رسانی یا تایید پارامترهای خودرو، شامل شناسایی خودرو و مشخصات خودرو می‌باشد که از طریق یک کارت تعمیرگاه در حافظه داده نگهداری می‌شود.

۱۵-۴

بارگیری داده
دانلود

downloading

برای یک تاخوگراف دیجیتال به معنای کپی کردن، به همراه امضای الکترونیکی یک بخش یا یک مجموعه کامل از فایل‌های داده ضبط شده در حافظه داده یک واحد خودرویی یا در حافظه کارت تاخوگراف است به شرطی که این فرآیند موجب تغییر یا پاک شدن هر گونه داده ذخیره شده، نشود.

۱۶-۴

رویداد

event

یک کارکرد غیرعادی تشخیص داده شده توسط تاخوگراف دیجیتال است که می‌تواند ناشی از تلاش برای دستکاری باشد.

۱۷-۴

خطا

fault

یک کارکرد غیرعادی تشخیص داده شده توسط تاخوگراف دیجیتال است که می‌تواند ناشی از عیب یا خرابی تجهیزات باشد.

۱۸-۴

نصب

installation

نصب تاخوگراف در یک خودرو است.

۱۹-۴

کارت نامعتبر

non-valid card

کارتی است که معیوب تشخیص داده شده یا هویت اولیه خود را از دست داده یا هنوز تاریخ شروع اعتبار آن آغاز نشده یا تاریخ انقضای آن گذشته است.

۲۰-۴

بازرسی ادواری

periodic inspection

مجموعه عملیاتی است که برای بررسی کارکرد درست تاخوگراف انجام می‌شود به طوری که تنظیمات آن به پارامترهای خودرو بستگی داشته و هیچ وسیله دستکاری^۱، به تاخوگراف متصل نمی‌شود.

۲۱-۴

تعمیر

repair

هر گونه تعمیر یک حسگر حرکت یا یک واحد خودرویی را گویند که مستلزم قطع منبع تغذیه یا قطع آن از سایر اجزای تاخوگراف یا باز کردن حسگر حرکت یا واحد خودرویی است.

۲۲-۴

تایید نوع

type approval

فرآیندی برای گواهی توسط یک مرجع ذیصلاح بر طبق بند ۱۴ این استاندارد است که بر اساس آن تاخوگراف، اجزای مربوط، یا کارت تاخوگراف موجود در بازار با الزامات این استاندارد مطابقت می‌کنند.

۲۳-۴

قابلیت تعامل

interoperability

ظرفیت سامانه‌ها و فرآیندهای کسب و کار اساسی برای تبادل داده‌ها و به اشتراک گذاری اطلاعات است.

۲۴-۴

رابط

interface

تجهیزات بین سامانه‌هایی است که واسطه‌ای برای اتصال و تعامل هستند.

۲۵-۴

اندازه‌گیری زمان

time measurement

یک سابقه دیجیتال دائمی از تاریخ و زمان هماهنگ سازی جهانی (UTC) است.

۲۶-۴

تنظیم زمان

time adjustment

یک تنظیم خودکار زمان جاری در بازه‌های منظم و با حداکثر رواداری یک دقیقه، یا تنظیمی است که در طی کالیبراسیون انجام می‌شود.

۲۷-۴

استاندارد باز

open standard

یک استاندارد تنظیم شده در قالب یک مدرک با ویژگی استاندارد است که به صورت رایگان یا با یک هزینه ناچیز، موجود بوده و قابل کپی کردن، توزیع یا استفاده رایگان یا با یک قیمت ناچیز است.

۵ الزامات و داده‌هایی که باید ثبت شوند

۱-۵ تاخوگراف‌ها، شامل اجزای خارجی، کارت‌های تاخوگراف و برگه‌های ثبت، باید مطابق با الزامات فنی و غیرفنی بوده تا بتوان این استاندارد را به صورت دقیق اجرا کرد.

۲-۵ تاخوگراف و کارت تاخوگراف باید با الزامات ذیل مطابقت داشته‌باشند:

- داده‌های مربوط به راننده، فعالیت راننده و خودرو را به صورت دقیق و قابل اعتماد ثبت کنند.
- ایمن بوده، به ویژه صحت و منشأ منبع داده‌های ثبت شده و بازیابی از واحدهای خودرو و حسگرهای حرکت را تضمین کنند.

- بین نسل های مختلف واحدهای خودرویی و کارت های تاخوگراف قابل همگام سازی باشند.
 - اجازه صحت گذاری موثر براساس انطباق با این استاندارد و سایر مقررات قانونی قابل اجرا را فراهم نماید.
 - کاربر پسند باشد.
- ۵-۳ تاخوگراف های دیجیتالی باید داده های زیر را ثبت کنند:
- ۵-۳-۱ مسافت پیموده شده و سرعت خودرو
 - ۵-۳-۲ اندازه گیری زمان
 - ۵-۳-۳ نقاط موقعیت مذکور در بند ۹-۱
 - ۵-۳-۴ هویت راننده
 - ۵-۳-۵ فعالیت راننده
 - ۵-۳-۶ داده های کنترل، کالیبراسیون و تعمیر تاخوگراف شامل هویت تعمیرگاه
 - ۵-۳-۷ رویدادها و خطاها
- ۵-۴ تاخوگراف های آنالوگ باید حداقل داده های مذکور در بندهای ۵-۳-۱، ۵-۳-۲ و ۵-۳-۴ را ثبت کنند.
- ۵-۵ دسترسی به داده های ذخیره شده در تاخوگراف و کارت تاخوگراف باید در تمامی زمان ها برای موارد ذیل تضمین شود:
- ۵-۵-۱ مراجع ذیصلاح کنترل
 - ۵-۵-۲ شرکت حمل و نقل مربوطه به طوری که با تعهدات قانونی آن، به ویژه موارد مذکور در بندهای ۳۳ و ۳۴ مطابقت نماید.
 - ۵-۶ داندلود داده ها باید با حداقل تاخیر توسط شرکت حمل و نقل یا راننده صورت بگیرد.
 - ۵-۷ داده های ثبت شده توسط تاخوگراف که ممکن است به صورت بی سیم یا الکترونیکی به داخل یا خارج تاخوگراف منتقل شوند باید در قالب پروتکل های عمومی که در استانداردهای باز تعریف شده اند در دسترس باشند.
 - ۵-۸ جهت اطمینان از تطابق تاخوگراف و کارت تاخوگراف با اصول و الزامات این استاندارد و به ویژه این بند، مرجع ذیصلاح باید با انجام اقدامات اجرایی، جزییات مقررات لازم برای کاربرد یکنواخت این بند و به ویژه مقرراتی که از نظر شیوه های فنی، موجب برآورده شدن این الزامات می شود را تدوین نماید. این اقدامات اجرایی باید مطابق با روش بررسی شده مذکور در بند ۴۳-۳ تدوین شود.

۵-۹ جزییات مقررات مذکور در بند ۵-۸ در صورت امکان باید بر اساس استانداردها بوده و باید قابلیت کاربرد و همگام‌سازی بین نسل‌های مختلف واحدهای خودرویی و تمام کارت‌های تاخوگراف را تضمین کند.

۶ وظایف تاخوگراف دیجیتال

تاخوگراف دیجیتال باید قادر به انجام وظائف ذیل باشد:

- اندازه‌گیری سرعت و مسافت
- پایش فعالیت‌های راننده و وضعیت رانندگی
- پایش واردسازی و خارج‌سازی کارت تاخوگراف
- ثبت ورودی‌های دستی راننده
- کالیبراسیون
- ثبت خودکار نقاط موقعیت مذکور در بند ۹-۱
- پایش فعالیت‌های کنترلی
- تشخیص و ثبت رویدادها و خطاها
- خواندن حافظه داده و ثبت و ذخیره در حافظه داده
- خواندن کارت تاخوگراف و ثبت و ذخیره در کارت تاخوگراف
- نمایش، هشدار، چاپ و دانلود داده در وسایل خارجی
- تنظیم و اندازه‌گیری زمان
- مدیریت قفل‌های شرکت
- آزمون‌های داخلی و خودآزمایی

۷ نمایش و هشدار

۷-۱ اطلاعات موجود در تاخوگراف دیجیتال و کارت تاخوگراف مربوط به فعالیت‌های خودرو ، راننده و کمک راننده باید به صورتی واضح، غیر مبهم و ارگونومیک نمایش داده شود.

۷-۲ اطلاعات ذیل باید نمایش داده شود:

۷-۲-۱ زمان

۷-۲-۲ وضعیت کارکرد

۷-۲-۳ فعالیت راننده

- اگر فعالیت جاری، رانندگی است، زمان رانندگی پیوسته راننده و مجموع زمان توقف جاری،
- اگر فعالیت جاری به صورت در دسترس بودن/سایر امور/استراحت می باشد، مدت زمان فعلی آن فعالیت (بر حسب انتخاب) و مجموع زمان توقف جاری

۷-۲-۴ داده‌های مربوط به هشدار

۷-۲-۵ داده‌های مربوط به دسترسی به منو

اطلاعات اضافی نیز می‌تواند نمایش داده شود، به شرطی که این اطلاعات از اطلاعات مورد نیاز در این بند کاملاً قابل تشخیص باشد.

۷-۳ تاخوگراف‌های دیجیتال باید در هنگام تشخیص هر گونه رویداد و/یا خطا، و قبل و یا در زمان تخطی از حداکثر زمان رانندگی پیوسته، به منظور تطابق با قوانین مربوط، به راننده هشدار بدهند.

۷-۴ هشدار باید بصری و همچنین در صورت امکان شنیداری باشد. هشدار باید حداقل ۳۰ ثانیه طول بکشد مگر این که از طریق فشردن هر دکمه‌ای از تاخوگراف توسط کاربر مورد تایید قرار بگیرد. دلیل هشدار باید به نمایش درآمده و تا هنگام تایید توسط کاربر با استفاده از یک کلید ویژه یا فرمان تاخوگراف قابل رویت باشد.

۷-۵ به منظور اطمینان از تطابق تاخوگراف با الزامات این بند در مورد نمایش و هشدار، مرجع ذیصلاح باید از طریق اقدامات اجرایی، جزییات مقررات لازم برای کاربرد هماهنگ این بند را تدوین کند. این اقدامات اجرایی باید در تطابق با روش مذکور در بند ۴۳-۳ تدوین شوند.

۸ حفاظت از اطلاعات و داده‌ها

۸-۱ مراجع ذیصلاح باید تضمین نمایند که پردازش داده‌های شخصی در چارچوب این استاندارد تنها به منظور صحت‌گذاری تطابق با این استاندارد و استاندارد (EC) No 561/2006، بر طبق استانداردهای 95/46/EC و 2002/58/EC و تحت نظارت مرجع ذیصلاح انجام می‌شود.

۸-۲ مرجع ذیصلاح به ویژه باید تضمین نماید که از داده‌های شخصی در مورد کاربرانی غیر از آن‌هایی که بر طبق بند ۸-۱ کاملاً با این استاندارد و استاندارد (EC) No 561/2006 مرتبط هستند، در موارد ذیل محافظت می‌شود:

- استفاده از یک سیستم ماهواره‌ای ناوبری جهانی (GNSS) برای ثبت اطلاعات موقعیت مکانی مذکور در بند ۹
- استفاده از ارتباطات راه دور برای اهداف کنترلی مذکور در بند ۱۰
- استفاده از تاخوگراف با یک رابط ذکر شده در بند ۱۱
- تبادل الکترونیکی اطلاعات در کارت‌های راننده به طوری که در بند ۳۲ ذکر شده و به ویژه تبادل بین مرزی بین این داده‌ها با کشورهای ثالث
- حفظ داده‌ها توسط شرکت‌های حمل و نقل به صورت ذکر شده در بند ۳۴
- ۸-۳ تاخوگراف‌های دیجیتال باید طوری طراحی شوند که از محرمانه بودن آن اطمینان حاصل گردد. تنها داده‌های لازم از نظر اهداف این استاندارد باید پردازش شوند.
- ۸-۴ مالکین خودرو، شرکت‌های حمل و نقل و هر نهاد مرتبط باید، در صورت کاربرد، با مقررات مربوط در مورد حفاظت از داده‌های شخصی مطابقت نماید.

بخش ب- تاخوگراف هوشمند

۹ تاخوگراف هوشمند- ثبت موقعیت خودرو در طی نقاط معین در طی دوره زمانی کاری روزانه

- ۹-۱ به منظور تسهیل در صحنه‌گذاری تطابق با قوانین مربوط، موقعیت خودرو باید به صورت خودکار در موارد زیر یا در نزدیک‌ترین نقطه به مکان‌هایی که سیگنال ماهواره‌ای موجود است، ثبت شود:
 - نقطه شروع دوره زمانی کاری روزانه
 - در هر سه ساعت از مجموع زمان رانندگی
 - در مکان انتهایی دوره زمانی کاری روزانه
- ۹-۲ در رابطه با اتصال تاخوگراف به یک سرویس موقعیت‌یاب بر اساس استفاده از یک سیستم ناوبری ماهواره‌ای، که در بند ۹-۱ بدان اشاره شد، فقط باید از طریق اتصالات سرویسی صورت گیرد که از سرویس موقعیت‌یاب رایگان استفاده می‌کنند. برای تعیین نقاط اشاره شده در بند ۹-۱، هیچ داده موقعیت مختصات جغرافیایی، در صورت امکان غیر از مواردی که ذکر شد، نباید به صورت دائمی در تاخوگراف ذخیره شود. داده‌های موقعیتی که لازم است به طور موقت ذخیره شوند تا امکان ثبت خودکار نقاط اشاره شده در بند ۹-۱ فراهم شود یا از حسگر حرکت پشتیبانی می‌کنند، نباید برای هیچ کاربر دیگری قابل دسترسی بوده و پس از این که برای اهداف مورد نظر دیگر مورد نیاز نبود باید به طور خودکار حذف شوند.

۱۰ تشخیص زودهنگام و از راه دور دستکاری یا سوء استفاده احتمالی

۱-۱۰ در صورت الزام از جانب مرجع ذیصلاح و بر اساس برنامه زمانبندی که در این رابطه تعیین خواهد گردید، تاخوگراف های نصب شده بر روی خودروها باید امکان مخابره اطلاعات و داده با تجهیزات تشخیص زودهنگام و از راه دور مقامات کنترل ذیصلاح، در حین حرکت خودرو را داشته باشند.

۱۰-۲ ارتباط مخابراتی مذکور در بند ۱۰-۱ باید تنها هنگامی توسط تاخوگراف برقرار شود که توسط تجهیزات مقامات ذیصلاح درخواست می شود. این تجهیزات باید به منظور اطمینان از صحت داده ها و احراز هویت تجهیزات ثبت و کنترل، دارای حفاظت باشند. دسترسی به داده های مخابره شده باید محدود به مقامات کنترل مجاز به بررسی نقض استاندارد (EC) No 561/2006 و این استاندارد بوده و همچنین در صورت لزوم بررسی و صحه گذاری کارکرد صحیح تاخوگراف برای تعمیرگاه نیز امکان پذیر باشد.

۱۰-۳ داده های مبادله شده در طی مخابره باید محدود به داده های ضروری برای بازدیدهای هدفمند جاده ای خودروهایی شود که تاخوگراف آن ها به صورت بالقوه دستکاری شده یا مورد سوء استفاده قرار گرفته است. این داده ها باید مربوط به رویدادهای زیر بوده یا داده های ثبت شده توسط تاخوگراف باشد:

- آخرین تلاش برای رخنه امنیتی،
- طولانی ترین قطعی در منبع تغذیه،
- خطای حسگر،
- خطای داده های حرکت،
- ایراد در حرکت خودرو،
- رانندگی بدون کارت معتبر،
- وارد کردن کارت در حین رانندگی،
- داده های تنظیم زمان،
- داده های کالیبراسیون شامل تاریخ های دو کالیبراسیون آخر،
- شماره پلاک خودرو،
- سرعت ثبت شده توسط تاخوگراف،

۱۰-۴ داده های مبادله شده باید تنها با هدف صحه گذاری تطابق با این استاندارد مورد استفاده قرار گیرد. این داده ها نباید به نهادهایی به غیر از مراجع کنترل رانندگی، و دستگاه قضایی در چارچوب یک روند قضایی متداول، ارسال شوند.

۱۰-۵ داده ها تنها می توانند توسط مقامات کنترلی ذیصلاح و برای مدت زمانی که برای بررسی جاده ای لازم است ذخیره شده و بعد از آخرین سه ساعت پس از ارتباط، باید داده ها حذف شوند، مگر این که داده ها نشان-دهنده دستکاری یا سوء استفاده از تاخوگراف باشند. اگر در جریان بررسی جاده ای بعدی، وجود دستکاری یا سوء استفاده تایید نشود، داده های ارسالی باید حذف شوند.

۱۰-۶ شرکت های حمل و نقلی که از وسایل نقلیه استفاده می کنند باید در مورد امکان ارتباطات مخابراتی از راه دور با هدف تشخیص زودهنگام دستکاری یا سوء استفاده از تاخوگراف به رانندگان اطلاع رسانی کنند.

۱۰-۷ در هیچ موردی نباید یک سیستم ارتباط از راه دور برای تشخیص زودهنگام از نوع تشریح شده در این بند منجر به جریمه خودکار راننده یا شرکت حمل و نقل شود. مرجع کنترل ذیصلاح، بر اساس اطلاعات مبادله شده، می تواند برای بررسی خودرو و تاخوگراف تصمیم بگیرد. نتایج داده های ارتباط از راه دور نباید مانع از این شود که مقامات کنترل کننده از انجام بررسی های اتفاقی کنار جاده که بر اساس سیستم رتبه بندی ریسک که توسط ماده ۹ استاندارد 2006/22/EC معرفی شده، خودداری کنند.

۱۱ رابط سامانه های حمل و نقل هوشمند

تاخوگراف های خودروهای شماره گذاری شده می توانند به رابط های استاندارد شده ای مجهز شوند که اجازه می-دهد تا داده های ثبت شده یا تولید شده توسط تاخوگراف مورد استفاده در وضعیت عملیاتی، توسط یک دستگاه خارجی، که دارای شرایط زیر است، مورد استفاده قرار گیرد:

۱۱-۱ رابط اعتبار و صحت داده های تاخوگراف را تحت تاثیر قرار نمی دهد.

۱۱-۲ رابط مطابق مفاد بند ۱۲ است.

۱۱-۳ دستگاه خارجی متصل به رابط، تنها پس از جلب رضایت راننده که قابل پیگیری است، می تواند به اطلاعات شخصی که شامل اطلاعات موقعیت جغرافیایی است، دسترسی پیدا کند.

۱۲ شرح مقررات تاخوگراف های هوشمند

به منظور حصول اطمینان از این که تاخوگراف های هوشمند مطابق با اصول و الزامات تنظیم شده در این استاندارد قرار دارند، مرجع تصمیم گیرنده باید از طریق اقدامات اجرایی، شرح مقررات لازم برای کاربرد هماهنگ بندهای ۹، ۱۰ و ۱۱، به استثنای هر گونه مقررات مربوط به ثبت داده های اضافی توسط تاخوگراف را تدوین نماید. این اقدامات اجرایی باید مطابق با روش بررسی مذکور در بند ۴۳-۳ تدوین شود.

شرح مقررات مذکور در بالا باید شامل موارد زیر باشد:

۱-۱۲ در رابطه با عملکرد وظائف تاخوگراف هوشمند که در این بخش ذکر شد، شامل الزامات مورد نیاز برای تضمین امنیت، صحت و قابلیت اطمینان داده‌ها از طریق سرویس موقعیت‌یابی ماهواره‌ای و فناوری ارتباطات راه دوری شود که در بندهای ۹ و ۱۰ به آن‌ها اشاره شده است.

۲-۱۲ شرایط و الزامات مختلف مربوط به سرویس موقعیت‌یابی ماهواره‌ای و فناوری ارتباطات راه دور که در بندهای ۹ و ۱۰ مورد اشاره قرار گرفته را مشخص کند که می‌تواند به صورت خارجی یا در درون تاخوگراف بوده و وقتی که خارجی است، شرایط استفاده از سیگنال موقعیت‌یابی ماهواره‌ای را به عنوان حسگر حرکت ثانویه مشخص می‌کند.

۳-۱۲ استانداردهای لازم برای رابط مذکور در بند ۱۱ را مشخص کند. این استانداردها می‌تواند حاوی مقررات مربوط به توزیع حقوق دسترسی برای رانندگان، تعمیرگاه‌ها، شرکت‌های حمل و نقل، و نقش‌های کنترلی برای داده‌های ثبت‌شده توسط تاخوگراف باشد، که این نقش‌های کنترلی باید براساس مکانیزم تایید/اجازه تعریف‌شده برای رابط، مانند یک گواهینامه برای هر سطحی از دسترسی و منوط به امکان‌پذیری فنی آن باشد.

بخش پ-تایید نوع

۱۳ تقاضا

۱-۱۳ سازندگان یا نمایندگان آن‌ها برای تایید نوع خودرو، حسگر حرکت، نمونه برگه ثبت یا کارت تاخوگراف باید درخواستی را به مراجع ذیصلاح ارسال کنند.

۲-۱۳ یک تقاضای تایید نوع باید به همراه مشخصات لازم شامل اطلاعات مربوط به مهر و موم و همچنین گواهینامه‌های امنیتی^۱، قابلیت عملکرد^۲ و همگام‌سازی باشد. گواهینامه امنیتی باید توسط یک سازمان گواهی‌دهنده تاییدشده توسط مرجع ذیصلاح صادر شود.

گواهینامه قابلیت عملکرد باید توسط مرجع تایید نوع، برای سازنده صادر شود.

گواهینامه همگام‌سازی باید توسط یک آزمایشگاه مورد تایید مرجع ذیصلاح صادر شود.

۳-۱۳ در رابطه با تاخوگراف، قطعات مربوط و کارت‌های تاخوگراف:

۱-۳-۱۳ گواهینامه امنیتی باید موارد ذیل را برای واحد خودرویی، کارت‌های تاخوگراف، حسگرهای حرکت و اتصال به گیرنده GNSS در هنگامی که GNSS به خودرو متصل نیست، گواهی کند:

۱-۱-۳-۱۳ انطباق با اهداف امنیتی

1-Security

2-Functionality

۱۳-۳-۱-۲ انجام وظایف امنیتی زیر: شناسایی و تایید هویت، صدور مجوز، موارد محرمانه، پاسخگویی، صحت، ممیزی، دقت و قابلیت اعتماد خدمات؛

۱۳-۳-۲ گواهی عملکرد باید گواهی کند که مورد آزمون شده، از لحاظ عملکرد انجام شده، مشخصه‌های زیست محیطی، مشخصه‌های سازگاری الکترومغناطیسی، انطباق با الزامات فیزیکی و انطباق با سایر استانداردهای قابل کاربرد، منطبق می‌باشد.

۱۳-۳-۳ گواهی همگام‌سازی باید گواهی کند که مورد آزمون شده به طور کامل با تاخوگراف یا کارت تاخوگراف همگام و سازگار است.

۱۳-۴ هر گونه اصلاح در نرم‌افزار یا سخت‌افزار تاخوگراف یا ماهیت مواد مورد استفاده برای ساخت آن باید قبل از استعمال به اطلاع مرجع صدور تایید نوع آن تجهیزات رسانده شود. این مرجع باید تعمیم (تمدید) تایید نوع را برای سازنده تایید کرده یا می‌تواند به روز رسانی یا مورد تایید قرار گرفتن گواهینامه‌های عملکردی، امنیتی و/یا همگام‌سازی را الزامی نماید.

۱۳-۵ در رابطه با هر نوع واحد خودرویی، حسگر حرکت، برگه‌های ثبت نمونه یا کارت تاخوگراف نباید هیچ تقاضایی به بیش از یک مرجع ذیصلاح ارائه شود.

۱۳-۶ مرجع عالی تصمیم‌گیری باید به وسیله اقدامات اجرایی، شرح مقررات برای کاربرد هماهنگ این بند را تدوین کند. این اقدامات اجرایی باید مطابق با روش بررسی شده مذکور در بند ۴۳-۳ تدوین شود.

۱۴ صدور تایید نوع

یک مرجع ذیصلاح باید برای هر نوع واحد خودرویی، حسگر حرکت، نمونه برگه ثبت یا کارت تاخوگرافی که با الزامات مذکور در بندهای ۵ و ۱۲ مطابق است، تایید نوع صادر کند به شرطی که نمونه‌های محصول با نوع تایید شده مطابقت نماید.

۱۵ نشان تایید نوع

یک مرجع ذیصلاح باید برای هر نوع واحد خودرویی، حسگر حرکت، برگه ثبت یا کارت تاخوگرافی که بر طبق بند ۱۴ و پیوست ب تایید شده یک نشان (علامت) تایید نوع مطابق با نمونه تایید شده برای متقاضی صادر کند. این نمونه‌ها باید از طریق اقدامات اجرایی بر طبق رویه بررسی مذکور در بند ۴۳-۳ توسط مرجع عالی تصمیم‌گیری تدوین شوند.

۱۶ تایید یا رد

مراجع ذیصلاحی که تقاضای تایید نوع به آن‌ها ارائه شده است باید در مورد هر نوع واحد خودرویی، حسگر حرکت، برگه ثبت یا کارت تاخوگرافی که مورد تایید قرار می‌دهند، ظرف مدت یک ماه یک کپی از گواهینامه تایید نوع را به همراه کپی‌های ویژگی‌های مربوط، شامل موارد مربوط به مهر و موم، به مراجع ذیربط ارسال کنند. در صورت عدم پذیرش تقاضای تایید نوع توسط مراجع ذیصلاح، موضوع مردود بودن تاییدیه باید به اطلاع سایر مراجع رسانده شده و دلایل اخذ این تصمیم نیز با آن‌ها مکاتبه گردد.

۱۷ تطابق تجهیزات با تایید نوع

۱-۱۷ اگر مرجع ذیصلاحی که تایید نوع را بر طبق بند ۱۴ صادر کرده دریابد که هر واحد خودرویی، حسگر حرکت، برگه ثبت یا کارت تاخوگراف دارای نشان تایید نوع صادره توسط وی با نوعی که وی تایید کرده مطابقت نمی‌نماید باید اقدامات لازم را برای اطمینان از تطابق نمونه‌های تولیدی با نوع تایید شده انجام دهد. در صورت لزوم معیارها و اقدامات صورت گرفته، می‌تواند منجر به ابطال تایید نوع شود.

۲-۱۷ در صورتی که واحد خودرویی، حسگر حرکت، برگه ثبت یا کارت تاخوگراف تایید شده، با این استاندارد مطابقت نداشته یا در طی استفاده، هر گونه عیب کلی را نشان دهد که موجب نامناسب بودن آن برای هدف مورد نظر شود، مرجع ذیصلاح صادرکننده تایید نوع باید این تاییدیه را ابطال کند.

۳-۱۷ اگر مرجع تاییدی که تایید نوع را صادر کرده، توسط مرجع ذیصلاح دیگری در مورد یکی از موارد اشاره شده در بند های ۱-۱۷ یا ۲-۱۷ مطلع شود آنگاه وی باید پس از مشورت با مرجعی که این موضوع را اطلاع داده، اقدامات بعدی که مطابق با بند ۵-۱۷ است را انجام دهد.

۴-۱۷ مرجع ذیصلاحی که معلوم می‌سازد که یکی از موارد مذکور در بند ۲-۱۷ بروز کرده می‌تواند تا اطلاعیه بعدی، از دادن مجوز با توجه عرضه به بازار و ارائه خدمت برای واحد خودرویی، حسگر حرکت، برگه ثبت یا کارت تاخوگراف منع شود. اگر سازنده، پس از هشدار مقرر، نتواند تجهیزات خود را هم تراز با نمونه تایید شده یا الزامات این استاندارد کند، همین موضوع برای موارد ذکر شده در بند ۱-۱۷ در مورد واحد خودرویی، حسگر حرکت، برگه ثبت یا کارت تاخوگرافی که از صحه‌گذاری اولیه کشوری معاف شده‌اند، صادق است.

در صورت بروز هر رویداد، مراجع ذیربط باید ظرف مدت یک ماه به یکدیگر و همچنین مرجع عالی تصمیم‌گیرنده در مورد ابطال تایید نوع یا هر اقدام در نظر گرفته شده بر طبق بندهای ۱-۱۷، ۲-۱۷ و ۳-۱۷ با ذکر دلایل این اقدام اطلاع دهند.

۵-۱۷ اگر مرجع تاییدی که تایید نوع را صادر کرده در مورد وجود هر یک از موارد مذکور در بندهای ۱-۱۷ یا ۲-۱۷ مخالفت کند، مراجع ذیربط باید در مورد رفع این اختلاف اقدام کرده و مرجع عالی تصمیم‌گیری نیز باید مطلع شود.

اگر مذاکرات بین مراجع بعد از گذشت ۴ ماه از تاریخ اطلاع‌رسانی مذکور در بند ۱۷-۳ به نتیجه نرسد، مرجع عالی تصمیم‌گیری، بعد از مشاوره با کارشناسان تمامی مراجع ذیربط و در نظرگیری تمام عوامل مربوط مانند عوامل اقتصادی و فنی، باید ظرف شش ماه پس از پایان دوره چهار ماهه، تصمیم خود را به مراجع متاثر از این تصمیم و دیگر مراجع ذیربط اطلاع دهد. مرجع عالی تصمیم‌گیری باید محدودیت زمانی برای اجرای تصمیمات خود را در نظر گیرد.

۱۸ تایید برگه‌های ثبت

۱۸-۱ متقاضی تایید یک نمونه برگه ثبت، باید نوع یا انواع تاخوگرافی که برگه ثبت مورد نظر برای استفاده در آن طراحی شده را در فرم تقاضای خود مشخص کرده و باید تجهیزات مناسبی از این نوع یا انواع را برای آزمون این برگه ثبت تهیه کند.

۱۸-۲ مراجع ذیصلاح کشوری باید بر روی گواهینامه تایید آن نمونه برگه ثبت، نوع یا انواع تاخوگراف آنالوگی را مشخص کنند که قرار است آن نمونه برگه ثبت در آن(ها) استفاده شود.

۱۹ دلایل مردودسازی

در تمام تصمیمات متخذه بر طبق این استاندارد که منجر به رد یا ابطال تاییدیه یک نوع واحد خودرویی، حسگر حرکت، نمونه برگه ثبت یا کارت تاخوگراف می‌شود باید جزئیات دلایلی که تصمیم‌گیری بر مبنای آن صورت گرفته شده، مشخص شود. هر تصمیم باید به طرف مربوط مکاتبه شده و همزمان وی باید از راه‌های رفع مشکل بر طبق قوانین کشوری و محدودیت‌های زمانی برای چاره‌جویی مطلع شود.

۲۰ شناسایی تاخوگراف تایید نوع شده

اگر تجهیزات دارای نشان تایید نوع مذکور در بند ۱۵ و پلاک نصب مذکور در بند ۲۲-۴ هستند، مراجع ذیصلاح نباید از شماره‌گذاری هر خودرو مجهز به تاخوگراف خودداری کرده یا از شروع به کار یا استفاده از این خودرو به این علت که خودرو به چنین تجهیزاتی مجهز شده، ممانعت کنند.

۲۱ امنیت

۲۱-۱ سازندگان باید خودرو، حسگرهای حرکت و کارت‌های تاخوگرافی که تولید می‌کنند را طراحی، آزمون و بررسی کنند تا هر گونه آسیب‌پذیری که در تمام مراحل چرخه عمر محصول ایجاد می‌شود را تشخیص داده و از سوء استفاده احتمالی از آن‌ها ممانعت به عمل آورده یا آن را کاهش دهند. دوره تناوب آزمون‌ها باید توسط مرجع ذیصلاح صادرکننده تایید نوع تعیین شود که البته مدت آن محدود بوده و حداکثر دو سال است.

۲۱-۲ به این منظور، سازندگان باید مدارک لازم برای بررسی آسیب‌پذیری را به سازمان صادرکننده گواهینامه مذکور در بند ۱۳-۳ ارائه کنند.

۲۱-۳ از نظر اهداف بند ۲۱-۱، سازمان صادرکننده گواهینامه مذکور در بند ۱۳-۳ باید آزمون‌های روی واحدهای خودرویی، حسگرهای حرکت و کارت‌های تاخوگراف را انجام داده تا تایید شود که آسیب‌پذیری‌های شناخته شده نمی‌توانند توسط افرادی که دارای دانش موجود در دسترس عموم هستند مورد سوء استفاده قرار گیرد.

۲۱-۴ اگر در جریان آزمون‌های مذکور در بند ۲۱-۱، آسیب‌پذیری در عناصر سیستم(واحدهای خودرویی، حسگرهای حرکت و کارت‌های تاخوگراف) شناسایی شد، این عناصر نباید وارد بازار شوند. اگر آسیب‌پذیری در طی آزمون‌های مذکور در بند ۲۱-۳ در مورد عناصری کشف شود که قبلاً به بازار عرضه شده‌اند، سازنده یا سازمان صادرکننده گواهینامه باید این موضوع را به مراجع ذیصلاح صادرکننده تایید نوع اطلاع دهد. این مراجع ذیصلاح باید تمام اقدامات لازم را برای اطمینان از این موضوع که سازنده مشکل را پیگیری می‌کند، انجام داده و باید بی‌درنگ مرجع تصمیم‌گیری را از آسیب‌پذیری‌های شناسایی شده و اقدامات پیش‌بینی شده یا صورت گرفته از جمله ابطال تایید نوع بر طبق بند ۱۷-۲ مطلع سازند.

۲۲ آزمون‌های میدانی

۱-۲۲ مراجع ذیصلاح می‌توانند مجوز آزمون‌های میدانی تاخوگراف‌هایی که هنوز تایید نوع نشده‌اند را صادر نمایند.

۲-۲۲ رانندگان و شرکت‌های حمل و نقل مشارکت‌کننده در آزمون‌های میدانی باید با الزامات استاندارد (EC) No 561/2006 مطابقت کنند. رانندگان باید برای نمایش انطباق، مطابق با روش‌های ارائه شده در بند ۲-۳۶ عمل کنند.

۳-۲۲ مرجع تصمیم‌گیری می‌تواند اقدامات اجرایی را تدوین کند که با توجه به آن بتواند با استفاده از فرم‌هایی، این آزمون‌های میدانی را مورد پایش قرار دهد. این اقدامات اجرایی باید مطابق با روش‌های بررسی مذکور در بند ۳-۴۳ تدوین شوند.

بخش ت- نصب و بازرسی

۲۳ نصب و تعمیر

۱-۲۳ نصب و تعمیر تاخوگراف باید فقط توسط نصاب‌ها، تعمیرگاه‌ها یا سازندگان خودروای که مورد تایید مراجع ذیصلاح هستند، مطابق با ماده ۲۵ صورت گیرد.

۲-۲۳ نصاب‌ها، تعمیرگاه‌ها یا سازندگان خودرو مورد تایید باید مطابق با ویژگی‌های موجود در گواهینامه تایید نوع مذکور در بند ۱۶، پس از صحنه‌گذاری این موضوع که تاخوگراف به درستی کار می‌کند، آن را مهر و موم کنند و این کار باید به ویژه به گونه‌ای صورت گیرد که اطمینان حاصل شود که هیچ گونه دستکاری یا تغییری در اطلاعات و داده‌های آن امکان پذیر نخواهد بود.

۳-۲۳ نصاب‌ها، تعمیرگاه‌ها یا سازندگان خودرو مورد تایید باید علامت(نشان) خاصی را روی مهر و موم خود بگذارند و به علاوه برای تاخوگراف‌های دیجیتال باید داده‌های امنیتی الکترونیکی را وارد کنند تا بتوانند بدین طریق بررسی‌های اعتبارسنجی را انجام دهند. مراجع ذیصلاح باید علامت(نشان) و داده‌های امنیتی الکترونیکی مورد استفاده و اطلاعات لازم مرتبط با داده‌های امنیتی الکترونیکی مورد استفاده را به مرجع عالی تصمیم‌گیری ارسال کنند. مرجع عالی تصمیم‌گیری باید در صورت درخواست، اجازه دسترسی به این اطلاعات را به مراجع ذیربط بدهد.

۴-۲۳ برای گواهی کردن این که نصب تاخوگراف مطابق با الزامات این استاندارد صورت گرفته، باید یک پلاک نصب به گونه‌ای نصب شود که به وضوح قابل مشاهده و به راحتی قابلیت دسترس باشد

۲۳-۵ اجزا تاخوگراف باید مطابق با آنچه در گواهینامه تایید نوع مشخص شده، مهر و موم شوند. هرگونه ارتباط با تاخوگراف که به طور بالقوه موجب دستکاری می‌شود، شامل ارتباط بین حسگر حرکت و جعبه‌دنده و پلاک نصب باید مهر و موم گردد.

مهر و موم فقط باید تنها:

- توسط نصاب‌ها یا تعمیرگاه‌های مورد تایید مراجع ذیصلاح برداشته یا شکسته شود که مطابق با بند ۲۵، به منظور تعمیر، نگهداری یا کالیبراسیون مجدد تاخوگراف یا توسط ماموران کنترل کاملاً آموزش دیده در زمانی که برای اهداف کنترلی مجاز هستند، صورت می‌گیرد.

- به منظور تعمیر یا اصلاح خودرو و در صورتی که لازم است مهر و موم برداشته شود این مهر و موم برداشته یا شکسته شود. در این موارد باید در یک اظهاریه کتبی، زمان و تاریخ شکسته شدن مهر و موم و دلایل برداشتن مهر و موم درج شده و در داخل خودرو نگهداری شود. مرجع عالی تصمیم‌گیری باید از طریق اقدامات اجرایی، فرم استاندارد را برای اظهاریه کتبی اقدامات ایجاد کند.

در هر صورت مهر و موم باید توسط یک نصاب یا تعمیرگاه مورد تایید و بدون تاخیر غیر موجه و ظرف مدت حداکثر هفت روز بعد از برداشته شدن، تجدید شود.

قبل از تجدید مهر و موم، تاخوگراف باید توسط یک تعمیرگاه مورد تایید بازدید و کالیبره شود.

۲۴ بازرسی تاخوگراف‌ها

۲۴-۱ تاخوگراف‌ها باید به طور منظم توسط تعمیرگاه‌های مورد تایید، بازرسی شوند. بازرسی‌های منظم باید حداقل هر دو سال یکبار صورت گیرد.

۲۴-۲ بازرسی اشاره شده در بند ۲۴-۱ حداقل باید در موارد زیر صورت گیرد:

- تاخوگراف به درستی نصب شده و برای خودرو مناسب است،
- تاخوگراف به درستی کار می‌کند،
- تاخوگراف دارای نشان تایید نوع است،
- پلاک نصب وجود دارد،
- تمامی مهر و موم‌ها، سالم و دست نخورده هستند،
- هیچ وسیله‌ای به منظور دستکاری روی تاخوگراف وجود نداشته یا اثری از استفاده از این وسایل وجود ندارد،
- اندازه تایرها و محیط واقعی تایرها.

۲۴-۳ در مواردی که اختلالی در عملکرد تاخوگراف رخ دهد و نیاز به اصلاح داشته باشد، چه به عنوان نتیجه یک بازرسی دوره‌ای یا به عنوان یک بازرسی ناشی از درخواست توسط یک مرجع ذیصلاح، تعمیرگاه‌ها باید یک گزارش بازرسی تهیه کنند. آن‌ها باید فهرست تمام گزارش‌های بازرسی صورت گرفته را نگه دارند.

۴-۲۴ گزارش‌های بازرسی باید حداقل برای یک دوره دو ساله از زمان تهیه گزارش نگه داشته شوند. مراجع ذیصلاح باید تصمیم بگیرند که آیا گزارش‌های بازرسی در این مدت را نگه دارند یا به مقامات ذیربط تحویل دهند. در مواردی که گزارشات بازرسی توسط تعمیرگاه نگه داشته می‌شود باید در طی این دوره زمانی، در صورت درخواست مراجع ذیصلاح، کارگاه گزارشات بازرسی‌ها و کالیبراسیون‌های انجام شده را در دسترس قرار دهد.

۲۵ تایید نصاب‌ها، تعمیرگاه‌ها و سازندگان خودرو

۱-۲۵ مراجع ذیصلاح باید به طور منظم نصاب‌ها، تعمیرگاه‌ها و سازندگان خودروای که عمل نصب، بازدید، بازرسی و تعمیر تاخوگراف را انجام می‌دهند را تایید کرده، به طور منظم کنترل کرده و به آن‌ها گواهینامه بدهند.

۲-۲۵ مراجع ذیصلاح باید اطمینان یابند که نصاب‌ها، تعمیرگاه‌ها و سازندگان خودرو، ذیصلاح و قابل اعتماد هستند. بدین منظور آن‌ها باید مجموعه‌ای از رویه‌های ملی را تهیه و منتشر کرده و باید اطمینان حاصل کنند که حداقل معیارهای زیر برقرار است:

۱-۲-۲۵ کارکنان به درستی آموزش دیده‌اند.

۲-۲-۲۵ تجهیزات لازم برای انجام آزمون‌ها و موضوعات مربوط، موجود هستند.

۳-۲-۲۵ نصاب‌ها، تعمیرگاه‌ها و سازندگان خودرو دارای حسن شهرت هستند.

۳-۲۵ ممیزی برای تایید نصاب‌ها و تعمیرگاه‌ها باید به شرح زیر باشد:

۱-۳-۲۵ نصاب‌ها یا تعمیرگاه‌ها باید در مورد رویه‌هایی که در مورد تاخوگراف‌ها به کار می‌برند، حداقل هر دو سال یک بار مورد ممیزی قرار گیرند. ممیزی باید به ویژه بر روی اقدامات امنیتی و جابجایی کارت‌های تاخوگراف تمرکز داشته باشد.

۲-۳-۲۵ ممیزی‌های فنی از نصاب‌ها یا تعمیرگاه‌ها بدون اطلاع قبلی باید شامل بررسی کالیبراسیون‌ها، بازرسی - ها و نصب‌های صورت گرفته نیز باشد. این ممیزی باید سالانه حداقل بر روی ۱۰ درصد از نصاب‌ها یا تعمیرگاه‌ها انجام شود.

۴-۲۵ مراجع و مقامات ذیصلاح باید اقدامات مناسبی را برای جلوگیری از تضاد منافع بین نصاب‌ها یا تعمیرگاه‌ها و شرکت‌های حمل و نقل انجام دهند. به ویژه در جایی که خطری جدی برای تضاد منافع وجود دارد، باید اقدامات خاص اضافی صورت گیرد تا اطمینان حاصل شود که نصاب یا تعمیرگاه مطابق با این استاندارد عمل می‌کند.

۵-۲۵ مقامات ذیصلاح باید در صورت امکان به صورت الکترونیکی، به طور سالانه فهرستی از نصاب‌ها یا تعمیرگاه‌های تاییده شده را به مرجع عالی تصمیم‌گیری ارسال کنند. مرجع عالی تصمیم‌گیری باید این فهرست را در وبسایت خود منتشر کند

۲۵-۶ مقامات ذیصلاح باید به صورت موقت یا دائم مجوز نصاب‌ها، تعمیرگاه‌ها و سازندگانی که موفق به انجام وظایف خود بر طبق این استاندارد نشده‌اند را باطل کنند.

۲۶ کارت‌های تعمیرگاه

۲۶-۱ مدت اعتبار کارت تعمیرگاه نباید بیشتر از یک سال باشد. هنگام تمدید در زمان تجدید اعتبار کارت‌های تعمیرگاه، مرجع ذیصلاح باید مطمئن شود که معیارهای مذکور در بند ۲۵-۲ توسط نصاب، تعمیرگاه یا سازنده خودرو رعایت می‌شود.

۲۶-۲ مرجع ذیصلاح باید ظرف مدت ۱۵ روز کاری بعد از دریافت درخواست معتبر برای تجدید و تمام مدارک لازم، کارت تعمیرگاه را تجدید کند. اگر یک کارت تعمیرگاه صدمه دیده، خراب شده، مفقود شده یا دزدیده شده باشد، مرجع ذیصلاح باید ظرف مدت پنج روز کاری بعد از دریافت شرح درخواست، یک کارت جایگزین به متقاضی ارائه نماید. مراجع ذیصلاح باید کارت‌های مفقود شده، دزدیده شده یا معیوب را ثبت کنند.

۲۶-۳ اگر یک مرجع، تاییدیه یک نصاب، تعمیرگاه یا سازنده خودرو را بر طبق بند ۲۵ ابطال نماید وی باید کارت تعمیرگاه صادر شده را نیز ابطال کند.

۲۶-۴ مراجع ذیصلاح باید اقدامات لازم برای پیشگیری از توزیع کارت‌های تعمیرگاه جعلی به نصاب‌ها، تعمیرگاه‌ها و سازندگان خودرو مورد تایید را انجام دهند.

بخش ث - کارت‌های راننده

۲۷ صدور کارت‌های راننده

۲۷-۱ کارت‌های راننده باید بر اساس درخواست راننده، توسط مرجع ذیصلاح در محل اقامت معمول خود راننده، صادر شود. کارت‌ها باید ظرف یک ماه پس از دریافت درخواست و تمام مدارک لازم، توسط مرجع ذیصلاح صادر شوند.

۲۷-۲ "محل اقامت معمول" در این بند به معنای محل زندگی شخصی است که حداقل ۱۸۵ روز از هر سال تقویمی را به علت روابط شخصی و شغلی، یا در مورد یک فرد بدون روابط شغلی، به دلیل روابط شخصی در آنجا اقامت دارد تا بدین طریق ارتباط نزدیک بین آن شخص و محل زندگی وی را نشان دهد.

با این حال، برای فردی که روابط شغلی‌اش در جای دیگری متفاوت از روابط شخصی وی بوده و در نتیجه در محل‌های مختلف زندگی می‌کند، محل اقامت معمول باید محلی در نظر گرفته شود که روابط شخصی وی در

آنجا جریان دارد، با این شرط که چنین فردی به طور منظم به آنجا رفت و آمد کند. لزومی ندارد که این شرط آخر با جایی که فرد به منظور انجام یک وظیفه در مدت زمان مشخص در آن زندگی می‌کند، مطابقت نماید.

۲۷-۳ رانندگان باید از طریق مدارک مناسب، مانند کارت شناسائی و/یا سند معتبر دیگری، محل اقامت معمول خود را اثبات کنند. در مواردی که مرجع ذیصلاح صادرکننده کارت راننده نسبت به اعتبار اظهاریه محل سکونت معمول تردید داشته باشد، یا به منظور کنترل‌های مشخص خاص خود، این مراجع می‌توانند هر گونه اطلاعات و شواهد اضافی را درخواست نمایند.

۲۷-۴ در موارد موجه و استثنایی، مرجع ذیصلاح می‌تواند کارت موقت راننده غیر قابل تجدیدی را برای مدت زمان حداکثر ۱۸۵ روز برای راننده‌ای که محل اقامت معمول وی در آن مکان نیست، مجاز بداند مشروط بر آن که این راننده دارای رابطه، مطابق قانون کار با یک شرکت باشد.

مرجع ذیصلاح باید بر اساس اطلاعات ارائه شده، کاربرد این بند را دقیقاً مورد پایش قرار دهد. این مرجع باید هر دو سال یک بار یافته‌های خود را به مرجع عالی تصمیم‌گیری گزارش نماید، به ویژه این موضوع که آیا کارت موقت راننده تاثیر منفی بر بازار کار خواهد داشت و این که کارت‌های موقت به اسم یک راننده، به طور معمول برای بیشتر از یک بار به طور موقت صادر می‌شود. مرجع ذیصلاح می‌تواند یک پیشنهاد قانونی مناسب را برای تجدید نظر در این بند ارائه دهد.

۲۷-۵ مرجع ذیصلاح صدور کارت راننده باید اقدامات لازم برای اطمینان از این که متقاضی قبلاً یک کارت راننده معتبر نداشته را انجام داده و باید کارت راننده را شخصی‌سازی کند تا بدین طریق از قابل مشاهده و امن بودن داده‌های آن اطمینان حاصل نماید.

۲۷-۶ کارت راننده نباید برای بیش از پنج سال معتبر باشد.

۲۷-۷ یک کارت راننده معتبر نباید ابطال یا تعلیق شود، مگر اینکه مراجع ذیصلاح متوجه شوند که کارت جعلی بوده یا راننده از کارتی استفاده کرده که متعلق به وی نیست، یا کارت بر اساس اظهارات دروغین و/یا مدارک جعلی صادر شده است. اگر چنین اقدامات تعلیق یا ابطالی توسط یک مرجع ذیصلاح غیر از مرجع صدور کارت صورت گیرد، آن مرجع باید در اسرع وقت کارت را به مرجع صدور کارت برگردانده و دلایل لغو یا ابطال را ذکر کند. اگر انتظار برود که عودت کارت بیش از دو هفته طول بکشد، مرجع ذیصلاحی که تعلیق یا ابطال را انجام داده باید در مدت دو هفته مذکور دلایل تعلیق یا ابطال را اطلاع دهد.

۲۷-۸ مراجع ذیصلاح باید تمام اقدامات لازم برای جلوگیری از جعل کارت‌ها را انجام دهند.

۲۷-۹ این بند نباید مانع از صدور کارت توسط مرجع ذیصلاح برای راننده‌ای شود که محل اقامت معمول وی در بخشی دیگر از کشور است، مشروط بر آن که مقررات این استاندارد در مورد وی اعمال شود.

۲۸ استفاده از کارت راننده

۱-۲۸ کارت راننده شخصی است

۲-۲۸ راننده نمی‌تواند بیش از یک کارت معتبر داشته باشد و تنها مجاز است از کارت شخصی خود استفاده کند. راننده نباید از کارتی که معیوب و یا منقضی شده است، استفاده کند.

۲۹ تجدید کارت راننده

۱-۲۹ هنگامی که راننده بخواهد کارت خود را تجدید کند، باید درخواست تجدید را ۱۵ روز کاری قبل از تاریخ انقضای کارت، به مرجع ذیصلاح محل اقامت معمول خود ارائه دهد.

۲-۲۹ در مواردی که در هنگام تجدید، مرجع ذیصلاح محل اقامت معمول راننده با مرجع ذیصلاح صادرکننده کارت موجود متفاوت باشد و در صورتی که مرجع ذیصلاح محل اقامت معمول برای تجدید کارت راننده، مورد درخواست واقع شود، آن مرجع باید به مرجع صادر کننده کارت قبلی، دلایل تجدید کارت را اطلاع دهد.

۳-۲۹ در صورت درخواست تجدید کارت در حال انقضا، به شرطی که درخواست در مدت زمان تعیین شده در بند ۱-۲۹ ارسال شده باشد، مرجع ذیصلاح باید قبل از تاریخ انقضا، کارت جدید را تحویل دهد.

۳۰ کارت‌های راننده، دزدیده شده، مفقود شده یا معیوب

۱-۳۰ مراجع صدور کارت باید سوابق صدور کارت‌های راننده، دزدیده شده، مفقود شده یا معیوب را برای مدت حداقل معادل با مدت اعتبار کارت نگهداری کنند.

۲-۳۰ اگر یک کارت راننده، آسیب دیده یا عملکرد نامناسبی داشته باشد، راننده باید آن را به مرجع ذیصلاح عضو محل اقامت معمول خود بازگرداند. سرقت کارت راننده باید به طور رسمی به مرجع ذیصلاح محلی که سرقت در آن رخ داده‌است، اعلام شود.

۳-۳۰ هر گونه فقدان کارت راننده باید در یک اعلامیه رسمی به مراجع ذیصلاح گزارش شود.

۴-۳۰ اگر کارت راننده آسیب دیده، عملکرد نامناسب داشته، یا مفقود شده یا ربوده شود، راننده باید ظرف مدت هفت روز کاری، درخواست جایگزینی آن را به مرجع ذیصلاح محل اقامت معمول خود ارائه دهد. این مرجع باید ظرف هشت روز کاری پس از دریافت درخواست دقیق برای این منظور، یک کارت جایگزین را ارائه دهد.

۳۰-۵ در شرایطی که در بند ۳۰-۴ ذکر شده، راننده می‌تواند بدون داشتن کارت راننده، برای حداکثر ۱۵ روز یا در صورتی که لازم است خودرو به پایگاه خود بازگردد، برای مدت طولانی‌تری به رانندگی ادامه دهد مشروط بر آن که راننده بتواند اثبات کند که تولید یا استفاده از کارت در آن دوره امکان پذیر نبوده است.

۳۱ به رسمیت شناختن دو جانبه و تبادل کارت‌های راننده

۳۱-۱ کارت‌های راننده، صادر شده توسط کشورهای عضو اتحادیه اروپا باید به طور دو جانبه به رسمیت شناخته شوند.

۳۱-۲ در صورتی که دارنده یک کارت راننده معتبر، صادر شده توسط یک کشور عضو، دارای محل اقامت معمول در کشور دیگری باشد، وی می‌تواند درخواست کند که کارت خود را با یک کارت رانندگی معادل مبادله کند. این موضوع، مسئولیت کشور عضوی است که مبادله را انجام می‌دهد تا بدین طریق اطمینان حاصل گردد که کارت تولید شده هنوز معتبر می‌باشد.

۳۱-۳ کشورهای عضوی که تبادل انجام می‌دهند باید کارت قدیمی را به مرجع ذیصلاح کشور صادر کننده ارسال کرده و دلایل این کار را ذکر کنند.

۳۱-۴ وقتی که یک کشور عضو، یک کارت راننده را جایگزین یا تبدیل می‌کند، جایگزینی یا تبادل و هر جایگزینی یا تبادل بعدی دیگر باید در آن کشور ثبت شود.

۳۲ تبادل الکترونیک اطلاعات کارت‌های راننده

۳۲-۱ به منظور حصول اطمینان از این که یک متقاضی قبلاً یک کارت راننده معتبر را که در بند ۲۷ ذکر شده نگه نمی‌دارد، مرجع ذیصلاح باید ثبت الکترونیکی ملی شامل اطلاعات زیر را در کارت‌های راننده نگهداری کند که شامل موارد ذکر شده در بند ۲۷-۴ برای یک دوره حداقل معادل با دوره اعتبار این کارت‌ها می‌گردد:

- نام و نام خانوادگی راننده،

- تاریخ تولد و در صورت کاربرد، محل تولد راننده،

- شماره گواهینامه رانندگی معتبر و کشور صادرکننده گواهینامه رانندگی (در صورت کاربرد)،

- وضعیت کارت راننده،

- شماره کارت راننده.

۲-۳۲ مراجع ذیصلاح باید تمامی اقدامات لازم را انجام دهند تا اطمینان حاصل شود که ثبت‌های الکترونیکی در سراسر کشور با یکدیگر ارتباط برقرار کرده و با استفاده از سیستم پیام‌رسان TACHOnet، بیان شده در استاندارد 2010/19/EU یا یک سیستم سازگار، قابل دسترسی هستند. در حالت استفاده از یک سیستم سازگار، تبادل داده‌های الکترونیکی با سایر مراجع و کشورها باید از طریق سیستم پیام‌رسان TACHOnet امکان‌پذیر باشد.

۳-۳۲ در هنگام صدور، تعویض و در صورت لزوم، تجدید کارت راننده، مراجع ذیصلاح باید از طریق تبادل اطلاعات الکترونیکی، این موضوع که راننده قبلاً یک کارت راننده معتبر نداشته است را صحت‌گذاری کنند. داده‌های مبادله شده باید به اطلاعات مورد نیاز برای این صحت‌گذاری محدود شود.

۴-۳۲ ماموران کنترل می‌توانند به ثبت نام الکترونیکی دسترسی داشته باشند تا وضعیت کارت یک راننده را بررسی کنند.

۵-۳۲ مرجع ذیصلاح باید اقدامات اجرایی را برای تدوین رویه و ویژگی‌های رایج لازم به منظور ارتباطات متقابل مذکور در بند ۲-۳۲، از جمله فرمت(قالب) داده‌های مبادله شده، رویه‌های فنی برای مشاوره الکترونیکی در مورد ثبت الکترونیکی ملی، رویه‌های دسترسی و مکانیزم‌های امنیتی، اعمال کند. این اقدامات اجرایی باید مطابق با روش بررسی شده در بند ۴-۴۳ تدوین شود.

بخش ج-استفاده از تجهیزات

۳۳ استفاده صحیح از تاخوگراف

۱-۳۳ شرکت‌های حمل و نقل و رانندگان باید از عملکرد صحیح و استفاده مناسب از تاخوگراف‌های دیجیتال و کارت‌های راننده اطمینان حاصل کنند. شرکت‌های حمل و نقل و رانندگانی که از تاخوگراف‌های آنالوگ استفاده می‌کنند باید از عملکرد صحیح و استفاده مناسب از برگه‌های ثبت اطمینان حاصل کنند.

۲-۳۳ تاخوگراف‌های دیجیتال نباید به گونه‌ای تنظیم شوند که در هنگامی که موتور یا سوئیچ خودرو خاموش می‌شود، به صورت خودکار به دسته خاصی از فعالیت‌ها تغییر وضعیت دهند، مگر این که راننده بتواند به طور دستی، طبقه‌بندی مناسب فعالیت را انتخاب کند.

۳-۳۳ جعل، پنهان‌سازی، توقف یا نابودسازی داده‌های ثبت شده در برگه ثبت یا ذخیره شده در تاخوگراف یا کارت راننده یا گرفتن چاپ از تاخوگراف ممنوع است. هر گونه دستکاری در تاخوگراف، برگه ثبت یا کارت راننده که بتواند منجر به جعل، توقف یا نابودسازی داده‌ها یا اطلاعات چاپی شود نیز ممنوع است. هیچ وسیله مورد استفاده برای این کار نباید در خودرو موجود باشد.

۴-۳۳ خودرو نباید مجهز به بیش از یک تاخوگراف باشد، مگر به منظور آزمون‌های میدانی که در بند ۲۲ ذکر شده است.

۵-۳۳ مراجع ذیصلاح باید تولید، توزیع، تبلیغ و/یا فروش دستگاه‌های ساخته شده و/یا مورد نظر برای دستکاری تاخوگراف را ممنوع کنند.

۳۴ مسئولیت شرکت‌های حمل و نقل

۱-۳۴ شرکت‌های حمل و نقل مسئول هستند تا اطمینان حاصل کنند که در مورد عملکرد صحیح تاخوگراف‌ها، چه دیجیتال یا آنالوگ، رانندگان آن‌ها به درستی آموزش دیده و باید بازدیدهای منظمی را انجام دهند تا اطمینان حاصل کنند که رانندگان آن‌ها از این وسایل به طور صحیح استفاده می‌کنند و نباید به طور مستقیم یا غیرمستقیم هیچ راننده‌ای را برای سوءاستفاده از تاخوگراف تشویق کنند.

شرکت‌های حمل و نقل باید با توجه به این واقعیت که برگه‌های ثبت شخصی هستند، طول مدت خدمت و نیاز احتمالی به جایگزینی برگه‌های ثبت آسیب دیده یا اخذ شده توسط یک مامور کنترل مجاز، تعداد کافی از برگه-های ثبت را در اختیار رانندگان خودروهای مجهز به تاخوگراف‌های آنالوگ قرار دهند. شرکت‌های حمل و نقل باید تنها برگه‌های ثبت از نوع تایید شده را که برای استفاده در تجهیزات نصب شده در خودرو مناسب است، صادر کنند.

وقتی که یک خودرو به یک تاخوگراف دیجیتال مجهز باشد، شرکت حمل و نقل و راننده باید اطمینان حاصل کنند که با در نظرگیری مدت زمان خدمت‌رسانی، چاپ داده‌ها از تاخوگراف در صورت بازرسی، بنا به درخواست مامور کنترل می‌تواند به درستی انجام شود.

۲-۳۴ شرکت‌های حمل و نقل باید برگه‌های ثبت و موارد چاپ شده (در مواقعی که برای مطابقت با بند ۳۵ عمل چاپ صورت می‌گیرد) را بر حسب تاریخ و به صورت قابل خواندن، به مدت حداقل یک سال پس از استفاده آن-ها، نگهداری کرده و باید کپی آن‌ها را به رانندگان مربوطی که آن‌ها را درخواست می‌کنند تحویل دهند. همچنین شرکت‌های حمل و نقل باید کپی داده‌های دانلود شده از کارت‌های راننده را به همراه نسخه‌های چاپی

این کپی‌ها به رانندگان مربوطی که آن‌ها را درخواست می‌کنند، تحویل دهند. برگه‌های ثبت، موارد چاپی و داده-های دانلود شده باید بر اساس درخواست هر مامور کنترل مجاز تهیه و یا تحویل داده شود.

۳-۳۴ شرکت‌های حمل و نقل، مسئول نقض این مقررات توسط رانندگان خود هستند. با این وجود، مراجع ذیصلاح می‌توانند در صورت تخطی از بند ۳۴-۱ و استاندارد Article 10(1) and (2) of Regulation (EC) No 561/2006 این مسئولیت را مشروط کنند.

۳۵ استفاده از کارت‌های راننده و برگه‌های ثبت

۱-۳۵ رانندگان باید هر روزی که رانندگی می‌کنند، از برگه‌های ثبت یا کارت‌های راننده‌ای استفاده کنند که از لحظه‌ای که آن‌ها خودرو را در اختیار می‌گیرند آغاز می‌شود. برگه ثبت یا کارت راننده نباید تا قبل از پایان دوره کاری روزانه خارج شود مگر این که این کار مجاز باشد. هیچ برگه ثبت یا کارت راننده‌ای نباید برای یک دوره طولانی مدت‌تر از آنچه که برای آن در نظر گرفته شده، استفاده شود.

۲-۳۵ رانندگان باید کاملاً از برگه‌های ثبت یا کارت‌های راننده محافظت کرده و نباید از برگه‌های ثبت یا کارت راننده کثیف یا آسیب دیده استفاده کنند.

۳-۳۵ هنگامی که در نتیجه دور بودن از خودرو، راننده قادر به استفاده از تاخوگراف نصب شده نباشد، مدت زمان‌هایی که در بندهای ۳۵-۲-۲، ۳۵-۲-۳ و ۳۵-۲-۴ بیان شده باید:

۱-۳-۳۵ اگر خودرو به یک تاخوگراف آنالوگ مجهز است، به صورت دستی، یا ثبت خودکار یا سایر وسایل، به صورت خوانا و بدون کثیف کردن برگه ثبت در برگه ثبت وارد شده یا

۲-۳-۳۵ اگر خودرو به یک تاخوگراف دیجیتال مجهز است، باید با استفاده از امکانات ورود دستی که در تاخوگراف تعبیه شده، داده‌ها در کارت راننده وارد شود.

مراجع ذیصلاح نباید به راننده الزامی را تحمیل کنند که در هنگام دور بودن از خودرو، فرمی را برای تأیید فعالیت‌های خود ارائه دهند.

۴-۳۵ وقتی که بیش از یک راننده در یک خودرو با تاخوگراف دیجیتال وجود دارد، هر راننده باید اطمینان یابد که کارت راننده وی در شکاف صحیحی از تاخوگراف قرار دارد.

وقتی که بیش از یک راننده در یک خودرو با تاخوگراف آنالوگ وجود دارد، رانندگان باید در صورت لزوم برگه-های ثبت را اصلاح کنند، به طوری که اطلاعات مربوط در برگه ثبت راننده‌ای ثبت شود که در عمل رانندگی کرده است.

۵-۳۵ رانندگان باید:

۳۵-۵-۱ اطمینان حاصل کنند که زمان ثبت شده در برگه ثبت مطابق با زمان رسمی کشور است.

۳۵-۵-۲ مکانیزم های سوئیچ را فعال کرده تا دوره های زمانی زیر به طور جداگانه و مجزا ثبت شوند:

۳۵-۵-۲-۱ تحت نماد : مدت زمان رانندگی

۳۵-۵-۲-۲ تحت نماد  : "سایر امور"، که به معنای هر گونه فعالیت غیر از رانندگی طبق تعریف استاندارد Directive 2002/15/EC, article 3, point (a) ، و همچنین هر کار برای همان کارفرما یا کارفرمای دیگر در داخل یا خارج از بخش حمل و نقل

۳۵-۵-۲-۳ تحت نماد  : "در دسترس بودن"، بر طبق تعریف استاندارد Directive 2002/15/EC, article 3

۳۵-۵-۲-۴ تحت نماد  : توقف یا استراحت

۳۵-۶-۱ هر راننده خودرو  به یک تاخوگراف آنالوگ باید اطلاعات زیر را در برگه ثبت خود وارد کند:

۳۵-۶-۱-۱ در شروع استفاده از برگه ثبت - نام خانوادگی و نام کوچک

۳۵-۶-۲ تاریخ و محل استفاده از برگه ثبت و تاریخ و مکانی که استفاده از برگه خاتمه می یابد.

۳۵-۶-۳ شماره پلاک هر خودرویی که راننده به آن اختصاص دارد، یکی در ابتدای سفر اول که در برگه ثبت به ثبت می رسد و سپس در هنگام تغییر خودرو، در طی استفاده از برگه ثبت،
۳۵-۶-۴ خوانش کیلومتر شمار:

۳۵-۶-۴-۱ در ابتدای سفر اول که در برگه ثبت به ثبت می رسد،

۳۵-۶-۴-۲ در انتهای سفر آخر که در برگه ثبت به ثبت می رسد،

۳۵-۶-۴-۳ در صورت یک رویداد تعویض خودرو در طول یک روز کاری، مقدار خوانده شده از اولین خودروی که راننده برای آن اختصاص یافته و مقدار خوانده شده از خودرو بعدی،

۳۵-۶-۵ زمان هر گونه تعویض خودرو.

۳۵-۷ راننده باید در تاخوگراف دیجیتالی، نماد کشورهایی را که دوره کاری روزانه در آن‌ها آغاز شده و به پایان می‌رسد را وارد کند. با این وجود، یک کشور عضو اتحادیه اروپا می‌تواند از رانندگان وسایل نقلیه درگیر در عملیات حمل و نقل در درون خاک کشور خود بخواهد که مشخصات دقیق جغرافیایی را به نماد کشور بیافزایند مشروط به این که این مشخصات دقیق تا قبل از اول آوریل ۱۹۹۸ اعلام شده باشد.

اگر تاخوگراف به طور خودکار اطلاعات مکان را بر طبق بند ۹ ثبت کند آنگاه برای رانندگان ضرورتی برای وارد کردن اطلاعات بیان شده در سطر اول این بند وجود ندارد.

۳۶ کارت‌های راننده و برگه‌های ثبت آسیب‌دیده

۳۶-۱ در صورتی بروز رویدادی به شکل آسیب یک برگه ثبت حاوی موارد ثبت شده یا یک کارت راننده، رانندگان باید برگه ثبت یا کارت راننده آسیب دیده را به همراه هر برگه ثبت یدکی استفاده شده، به عنوان جایگزین حفظ کنند.

۳۶-۲ در صورتی که یک کارت راننده، آسیب دیده، مخدوش شده، مفقود شده یا دزدیده شود راننده باید:

۳۶-۲-۱ در آغاز سفر خود، جزئیات خودرویی که با آن رانندگی می‌کند را چاپ کرده و در آن کارت وارد کند. این جزئیات عبارتند از:

۳۶-۲-۱-۱ جزئیاتی که راننده را شناسایی می‌کند (نام، شماره کارت راننده یا شماره گواهینامه رانندگی) شامل امضای خود راننده.

۳۶-۲-۱-۲ دوره‌های زمانی مذکور در بندهای ۳۵-۲-۲، ۳۵-۲-۳ و ۳۵-۲-۴

۳۶-۲-۲ در پایان سفر، اطلاعات مربوط به دوره‌های زمانی ثبت شده توسط تاخوگراف را چاپ کند، ثبت هر دوره کاری، در دسترس بودن و استراحت صورت گرفته از زمان انجام چاپ در آغاز سفر، که توسط تاخوگراف ثبت نشده است، و علامت‌گذاری بر روی جزئیات آن مدارک که موجب شناسایی راننده می‌شود (نام، شماره کارت راننده یا شماره گواهینامه رانندگی)، شامل امضای راننده.

۳۷ ثبت‌هایی که توسط راننده انجام می‌شود

۳۷-۱ هنگامی که راننده‌ای، یک خودرو مجهز به یک تاخوگراف آنالوگ را می‌راند، هر زمان که یک مامور کنترل مجاز موارد زیر را درخواست کند، باید در اختیار وی قرار دهد:

۳۷-۱-۱ برگه‌های ثبت روز جاری و موارد استفاده شده توسط راننده در مدت ۲۸ روز گذشته،

۳۷-۱-۲ کارت راننده، در صورت وجود،

۳۷-۱-۳ هر گونه موارد چاپی و سوابق ثبت شده دستی که در طول روز جاری و ۲۸ روز گذشته مطابق با استاندارد No 561/2006 (EC) لازم شمرده شده،

۳۷-۲ هنگامی که راننده‌ای یک خودرو مجهز به یک تاخوگراف دیجیتال را می‌راند، هر زمان که یک مامور کنترل مجاز موارد زیر را درخواست کند، باید در اختیار وی قرار دهد:

۳۷-۲-۱ کارت رانندگی وی،

۳۷-۲-۲ هر گونه موارد چاپی و سوابق ثبت شده دستی که در طول روز جاری و ۲۸ روز گذشته مطابق با استاندارد No 561/2006 (EC) لازم شمرده شده،

۳۷-۲-۳ برگه‌های ثبتی که مربوط به دوره زمانی مشابهی است که در بند ۳۷-۲-۲ ذکر شده و در طی آن راننده خودرویی را رانده که دارای یک تاخوگراف آنالوگ بوده است.

۳۷-۳ یک مامور کنترل مجاز، با تجزیه و تحلیل برگه‌های ثبت، داده‌های نمایش داده شده، چاپ شده و/یا بارگیری داده (دانلود) شده که توسط تاخوگراف یا کارت راننده ثبت شده، یا در صورت عدم وجود آن، از روی هر سند مرتبط دیگری که عدم انطباق با مقرراتی مانند بندهای ۳۰-۳ و ۳۸-۲ این استاندارد را توجیه می‌کند، می‌تواند تطابق با استاندارد No 561/2006 (EC) را بررسی کند.

۳۸ رویه‌ها در هنگام ناکارآمدی تجهیزات

۳۸-۱ در صورت خرابی یا کارکرد نادرست یک تاخوگراف، شرکت حمل و نقل باید در صورت امکان، توسط یک نصاب یا تعمیرگاه تایید شده آن را تعمیر کند.

اگر خودرو در مدت یک هفته پس از تاریخ خرابی یا کشف کارکرد نادرست قادر به بازگشت به محل شرکت حمل و نقل نباشد، تعمیر باید در مسیر انجام شود.

اقداماتی که مطابق با بند ۴۱ انجام می‌شود، باید به مراجع ذیصلاح این اجازه را بدهند تا در مواردی که کارکرد نادرست و خرابی مطابق با موارد فوق اصلاح نشده باشد، از استفاده از خودرو ممانعت به عمل آورند.

۲-۳۸ وقتی که تاخوگراف غیر قابل سرویس یا معیوب باشد، راننده باید داده‌هایی را که موجب شناسایی وی می‌شود (نام، شماره کارت راننده یا گواهینامه رانندگی)، شامل امضا، به همراه اطلاعات مربوط به دوره‌های زمانی مختلفی که دیگر توسط تاخوگراف ثبت نشده یا به درستی چاپ نشده را علامتگذاری کند:

۱-۲-۳۸ بر روی برگه یا برگه‌های ثبت،

۲-۲-۳۸ بر روی برگه موقتی که به برگه ثبت الصاق شده یا با کارت رانندگی نگهداری می‌شود.

بخش چ- اعمال قانون و مصوبات

۳۹ ماموران کنترل

۱-۳۹ به منظور پایش موثر تطابق با این استاندارد، باید تجهیزات کافی و قدرت قانونی مناسب در اختیار ماموران کنترل مجاز قرار گیرد تا بتوانند وظایف خود را مطابق با این استاندارد انجام دهند. این تجهیزات باید به ویژه شامل موارد زیر باشند:

۱-۱-۳۹ کارت‌های کنترل که اجازه دسترسی به داده‌های ثبت شده در تاخوگراف‌ها و کارت‌های تاخوگراف، و کارت‌های تعمیرگاه (به صورت اختیاری) را می‌دهد.

۲-۱-۳۹ ابزار لازم برای داندلود فایل‌های داده از واحدهای خودرویی و کارت‌های تاخوگراف و توانایی تجزیه و تحلیل فایل‌های داده و چاپ از روی تاخوگراف دیجیتال به همراه برگه‌های ثبت یا نمودار از روی تاخوگراف‌های آنالوگ.

۲-۳۹ اگر پس از بازدید، ماموران کنترل مدارک و شواهد کافی مبنی بر اثبات دستکاری را پیدا کنند، آن‌ها باید مختار باشند که خودرو را به یک تعمیرگاه مجاز هدایت کرده تا آزمون‌های بازدید بیشتری، به ویژه روی تاخوگراف انجام دهند تا ببینند:

۱-۲-۳۹ آیا تاخوگراف به درستی کار می‌کند،

۲-۲-۳۹ آیا تاخوگراف داده‌ها را به درستی ثبت و ذخیره کرده و پارامترهای کالیبراسیون درست است.

۳-۳۹ ماموران کنترل باید مختار باشند تا از تعمیرگاه‌های مجاز بخواهند تا آزمون‌های مذکور در بند ۲-۳۹ و آزمون‌های ویژه طراحی شده برای تشخیص دستگاه دستکاری شده را انجام دهند. در صورت تشخیص دستگاه

دستکاری شده، تجهیزات از جمله خود دستگاه، واحد خودرویی یا قطعات آن و کارت راننده را می‌توان از روی خودرو برداشت و می‌توان بر طبق مقررات کشوری، در مورد رویه مربوط به اقدامات لازم در این گونه موارد از آن‌ها به عنوان شواهد و مدارک استفاده کرد.

۳۹-۴ مأموران کنترل باید، در صورت لزوم، در طی بازدید از مکان شرکت‌های حمل و نقل، امکان بازدید از تاخوگراف‌ها و کارت‌های راننده موجود در محل را داشته باشند.

۴۰ آموزش مأموران کنترل

۴۰-۱ مراجع ذیصلاح باید اطمینان حاصل کنند که مأموران کنترل برای تجزیه و تحلیل داده‌های ثبت شده و بازدید تاخوگراف به منظور کنترل و اعمال قانون موثر و هماهنگ، به طور مناسب آموزش دیده‌اند.

۴۰-۲ مراجع ذیصلاح باید در مورد نیازهای آموزشی مأموران کنترل، به مرجع عالی تصمیم‌گیری اطلاع دهند.

۴۰-۳ مرجع عالی تصمیم‌گیری باید با انجام اقدامات اجرایی، معیارهای لازم را برای تعیین محتوای آموزش ابتدایی و مداوم مأموران کنترل تدوین کند که شامل آموزش در رابطه با روش‌های کنترل و شناسایی دستگاه‌های دستکاری شده و شناسایی تقلب می‌شود. این معیارها باید شامل دستورالعمل‌هایی برای تسهیل اجرای مقررات مربوط به این استاندارد و استاندارد (EC) No 561/2006 باشد. این اقدامات اجرایی باید مطابق با روش بررسی مذکور در بند ۴۳-۴ تدوین شود.

۴۰-۴ مراجع ذیصلاح باید محتویات مشخص شده توسط مرجع عالی تصمیم‌گیری در هنگام آموزش مأموران کنترل لحاظ کنند.

۴۱ همکاری متقابل و دوسویه

مراجع ذیصلاح باید در اعمال این استاندارد و بررسی انطباق، با یکدیگر همکاری کنند. در چارچوب این همکاری متقابل، مراجع ذیصلاح باید، به ویژه، تمامی اطلاعات موجود در مورد نقض این استاندارد توسط نصابان و تعمیرگاه‌ها، انواع شیوه‌های دستکاری و هرگونه جرائم اعمال شده برای این نقض‌ها را با یکدیگر مبادله کنند.

۴۲ جرائم

۴۲-۱ مراجع ذیصلاح، مطابق با تدابیر قانونی ملی، قوانین مربوط به جرائم ناشی از نقض این استاندارد را تنظیم کرده و باید تمام معیارهای لازم برای اطمینان از اجرای آن‌ها را در نظر گیرند. این جرائم باید موثر، متناسب، متقاعد کننده و غیر تبعیض‌آمیز بوده و باید مطابق با موارد نقض مندرج در استاندارد 2006/22/EC باشد.

۴۲-۲ مراجع ذیصلاح باید این معیارها و مقررات مربوط به جرائم را به مرجع عالی تصمیم‌گیری اطلاع دهند. آن‌ها باید هر گونه تغییر بعدی را به مرجع عالی تصمیم‌گیری اعلام کنند.

بخش ح- مقررات نهایی

۴۳ کمیته

۴۳-۱ مرجع عالی تصمیم‌گیری باید توسط یک کمیته پشتیبانی شود. این کمیته باید مطابق با استاندارد (EU) No 182/2011 باشد.

۴۳-۲ در هنگام ارجاع به این بند باید استاندارد Article 4 of Regulation (EU) No 182/2011 اعمال شود.

۴۳-۳ در هنگام ارجاع به این بند باید استاندارد Article 5 of Regulation (EU) No 182/2011 اعمال شود.

در صورتی که کمیته، هیچ نظری نداشته باشد، مرجع عالی تصمیم‌گیری نباید پیش‌نویسی برای اقدامات اجرایی تدوین کرده و باید پاراگراف سوم در استاندارد Article 5(4) of Regulation (EU) No 182/2011 اعمال شود.

در صورتی که نظر کمیته به صورت یک رویه کتبی به دست آید، اگر در مدت زمان در نظر گرفته شده برای ارایه نظرات، رئیس کمیته تصمیم بگیرد یا اکثریت اعضای کمیته درخواست کنند، این روش بدون نتیجه خاتمه می‌یابد.

۴۴ انجمن تاخوگراف

۴۴-۱ به منظور حمایت از گفتگو در مورد مسائل فنی مربوط به تاخوگراف در بین کارشناسان باید یک انجمن تاخوگراف تشکیل شود.

۴۴-۲ مراجع ذیصلاح باید کارشناسانی را در انجمن تاخوگراف شرکت دهند که همان متخصصین شرکت کننده در کمیته مذکور در بند ۴۳ هستند.

۴۴-۳ مشارکت کارشناسان ثالث صاحب نظر، در انجمن تاخوگراف بدون مانع است.

۴۴-۴ سهامداران، نمایندگان سازندگان خودرو، سازندگان تاخوگراف و نمایندگان جامعه باید به انجمن تاخوگراف دعوت شوند.

۴۴-۵ انجمن تاخوگراف باید قوانین و مقررات خود را اتخاذ کند.

۴۴-۶ انجمن تاخوگراف باید حداقل یک بار در سال گردهمایی برگزار کند.

۴۵ مکاتبه در مورد معیارهای کشوری

۴۵-۱ مراجع ذیصلاح باید متن قوانین، مقررات و رویه های اداری را که در زمینه مدیریت این مقررات تدوین می کنند در ظرف ۳۰ روز پس از تصویب به مرجع عالی تصمیم گیری مکاتبه کنند.

پیوست الف

(الزامی)

الزامات ساخت، آزمون، نصب و بازرسی تاخوگراف آنالوگ

الف-۱ تعاریف

در این پیوست اصطلاحات با تعاریف زیر به کار می‌رود:

الف-۱-۱

تجهیزات ثبت یا تاخوگراف آنالوگ

recording equipments or analogue tachograph

تجهیزات در نظر گرفته شده برای نصب در وسایل نقلیه جاده‌ای جهت نشان دادن و ثبت خودکار یا نیمه خودکار جزئیات مربوط به حرکت وسایل نقلیه و جزئیات دوره‌های خاصی از فعالیت رانندگان آن‌ها است.

الف-۱-۲

ثابت تجهیزات ثبت

constant of the recording equipment

مشخصه‌ی عددی است که مقدار سیگنال ورودی مورد نیاز جهت نمایش و ثبت جزئیات مسافت طی شده یک کیلومتر را ارائه می‌دهد. این ثابت هم بر حسب دور در هر کیلومتر ($k = \dots \text{rev} / \text{km}$) و هم بر حسب ضربان^۱ در هر کیلومتر ($k = \dots \text{imp} / \text{km}$) بیان می‌گردد.

الف-۱-۳

ضریب مشخصه

characteristic coefficient

مشخصه عددی است که مقدار سیگنال خروجی منتشر شده توسط بخشی از خودرو مرتبط با تجهیزات ثبت (شفت خروجی جعبه دنده یا محور (اکسل)) را در حالتی ارائه می‌دهد که خودرو مسافت مورد اندازه‌گیری

^۱ -Impulse

یک کیلومتر را در شرایط عادی آزمون طی می‌کند (به بند الف-۶-۴ از این پیوست مراجعه کنید). ضریب مشخصه هم بر حسب دور در هر کیلومتر ($w = \dots \text{ rev / km}$) و هم بر حسب ضربان^۱ در هر کیلومتر ($w = \dots$) بیان می‌گردد.

الف-۱-۴

محیط موثر تایر چرخ‌ها

effective circumference of wheel tyres

میانگین مسافت‌های طی شده توسط چند چرخ متحرک خودرو (چرخ‌های رانندگی) در طی یک چرخش کامل را گویند. اندازه‌گیری این مسافت‌ها باید تحت شرایط آزمون عادی صورت گیرد (به بند الف-۶-۴ از این پیوست مراجعه کنید) و در فرم به صورت $1 = \dots \text{ mm}$ بیان گردد.

الف-۲ مشخصات عمومی و عملکرد تجهیزات ثبت

تجهیزات باید قادر به ثبت موارد زیر باشند:

۱. مسافت طی شده توسط خودرو
۲. سرعت خودرو
۳. زمان رانندگی
۴. سایر دوره‌های کاری و زمان‌های در دسترس بودن خودرو
۵. دوره‌های بیکاری و زمان‌های استراحت روزانه
۶. باز کردن محفظه حاوی برگه ثبت
۷. برای دستگاه ثبت الکترونیکی که در آن تجهیزات توسط سیگنال‌های انتقال یافته به صورت الکتریکی از طریق حسگر مسافت و سرعت کار می‌کند، هر گونه وقفه بیش از ۱۰۰ میلی‌ثانیه در منبع تغذیه تجهیزات ثبت (به جز روشنایی) و در منبع تغذیه حسگر مسافت و سرعت و هر گونه وقفه در سیگنال ارسالی به حسگر مسافت و سرعت.

در وسایل نقلیه مورد استفاده توسط دو راننده، تجهیزات باید قادر به ثبت همزمان اما متمایز بوده و باید اطلاعات را بر روی دو برگه ثبت جداگانه ثبت نماید که حاوی جزئیات دوره‌های زمانی در ردیف‌های ۳، ۴ و ۵ فوق است.

الف-۳ الزامات ساخت تجهیزات ثبت

الف-۳-۱ نکات عمومی

الف-۳-۱-۱ تجهیزات ثبت باید شامل موارد زیر باشند:

الف-۳-۱-۱-۱ ابزارهای بصری قابل نمایش:

- مسافت طی شده (ثبت کننده مسافت)

- سرعت (سرعت سنج)

- زمان (ساعت)

الف-۳-۱-۲ ابزارهای ثبت شامل:

- یک ثبت کننده مسافت

- یک ثبت کننده سرعت

- یک یا چند ثبت کننده زمان با رعایت شرایط مندرج در بند الف-۳-۳-۴

الف-۳-۱-۳ وسیله یا طریقه‌ای جهت علامت‌گذاری برای نمایش اطلاعات زیر بر روی برگه ثبت به صورت جداگانه:

- هر بار باز شدن محفظه حاوی برگه ثبت مزبور،

- در تجهیزات ثبت الکترونیکی، که در ردیف ۷ بند الف-۲ تعریف شده‌است، هر گونه وقفه بیش از ۱۰۰ میلی‌ثانیه در منبع تغذیه تجهیزات ثبت (به جز روشنایی) که پیش از روشن کردن مجدد کلید منبع تغذیه صورت گرفته باشد به طول نمی‌انجامد.

- در تجهیزات ثبت الکترونیکی، که در بند ۷ بند الف-۲ تعریف شده‌است، هر گونه وقفه بیش از ۱۰۰ میلی‌ثانیه در منبع تغذیه حسگر مسافت و هر گونه وقفه سرعت در سیگنال ارسالی به حسگر مسافت و سرعت.

الف-۱-۳-۲ هر گونه اضافه سازی در تجهیزات دستگاه، علاوه بر موارد ذکر شده در بند الف-۱-۳-۱ نباید در عملکرد صحیح دستگاه های اجباری یا قرائت از آنها خللی ایجاد کند.

این تجهیزات باید به همراه اضافات مزبور برای تایید ارائه شوند.

الف-۱-۳-۳ مواد

الف-۱-۳-۱-۳ تمام قطعات تشکیل دهنده تجهیزات ثبت باید از موادی با پایداری و استحکام مکانیکی کافی و مشخصات الکتریکی و مغناطیسی پایدار ساخته شوند.

الف-۱-۳-۱-۳-۱ هر گونه اصلاحات در قطعات تشکیل دهنده تجهیزات یا ماهیت مواد مورد استفاده در ساخت آن باید قبل از عمل ساخت، جهت تایید به مرجع تایید نوع تجهیزات ارائه شود.

الف-۱-۳-۴ اندازه گیری مسافت طی شده

مسافت طی شده می تواند به دو صورت زیر اندازه گیری و ثبت شود:

- به شیوه ای که هر دو حرکت رو به جلو و رو به عقب را شامل گردد،

- به شیوه ای که تنها حرکت رو به جلو ثبت گردد،

ثبت هرگونه حرکات رو به عقب نباید به وضوح و دقت سایر ثبت ها، خللی وارد کند.

الف-۱-۳-۵ اندازه گیری سرعت

الف-۱-۳-۵-۱ محدوده اندازه گیری سرعت باید مطابق مقدار مذکور در گواهی نامه تایید نوع باشد.

الف-۱-۳-۵-۲ فرکانس طبیعی و میرایی دستگاه اندازه گیری باید به گونه ای باشد که ابزارهای نمایش و ثبت سرعت بتوانند، در محدوده اندازه گیری، تغییرات شتاب تا ۲ متر بر مجذور ثانیه را طی محدوده های رواداری های پذیرفته شده، دنبال کنند.

الف-۳-۱-۶ اندازه‌گیری زمان (ساعت)

الف-۳-۱-۶-۱ کنترل مکانیزم برای تنظیم مجدد (بازنشانی)^۱ ساعت باید در داخل محفظه حاوی برگه ثبت قرار گیرد. هر بار باز شدن محفظه باید به طور خودکار در برگه مزبور ثبت شود.

الف-۳-۱-۶-۲ اگر مکانیزم حرکت رو به جلو بر روی برگه ثبت توسط ساعت کنترل شود، مدت زمانی که در طی آن ساعت پس از کوک شدن به درستی کار می‌کند باید حداقل ۱۰٪ بیشتر از مدت زمان ثبت مربوط به حداکثر برگه بارگذاری شده در تجهیزات باشد.

الف-۳-۱-۷ روشنایی و حفاظت

الف-۳-۱-۷-۱ ابزار بصری تجهیزات باید دارای نور غیر خیره‌کننده‌ی کافی باشد.

الف-۳-۱-۷-۲ در شرایط عادی استفاده، تمام قسمت‌های داخلی دستگاه باید در برابر رطوبت و گرد و غبار محافظت شوند. علاوه بر این، باید با استفاده از محفظه‌های قابل مهر و موم شدن، در برابر دستکاری محافظت شوند.

الف-۳-۲ ابزارهای بصری

الف-۳-۲-۱ نشانگر مسافت پیموده شده (ثبت‌کننده مسافت)

الف-۳-۲-۱-۱ مقدار کوچکترین درجه‌بندی روی ابزار نشانگر مسافت پیموده شده باید ۰/۱ کیلومتر باشد. ارقام نشان‌دهنده هکتومتر باید به طور واضح از ارقامی که کل کیلومتر را نشان می‌دهند، قابل تشخیص باشد.

الف-۳-۲-۱-۲ ارقام روی ثبت‌کننده مسافت باید به وضوح قابل خواندن بوده و ارتفاع ظاهری آن‌ها باید حداقل ۴ میلی‌متر باشد.

الف-۳-۲-۱-۳ ثبت‌کننده مسافت باید قادر به خواندن تا حداقل ۹۹۹۹۹/۹ کیلومتر باشد.

الف-۳-۲-۲ نشانگرهای سرعت (سرعت سنج)

الف-۳-۲-۲-۱ در محدوده اندازه‌گیری، مقیاس سرعت باید به طور یکنواخت با درجه‌بندی ۱، ۲، ۵ یا ۱۰ کیلومتر در ساعت مدرج گردد. مقدار یک درجه سرعت (مسافت بین دو علامت متوالی) نباید بیش از ۱۰٪ از حداکثر سرعت نشان داده شده در مقیاس باشد.

الف-۳-۲-۲-۲ نیازی نیست تا حدود فراتر از محدوده اندازه‌گیری شده با ارقام مشخص شود.

الف-۳-۲-۲-۳ طول هر فضا بر روی مقیاس نشان‌دهنده تفاوت سرعت ۱۰ کیلومتر در ساعت، نباید کمتر از ۱۰ میلی‌متر باشد.

الف-۳-۲-۲-۴ در مورد یک نشانگر عقربه‌ای، مسافت بین عقربه و صفحه رویی دستگاه نباید بیش از ۳ میلی‌متر باشد.

الف-۳-۲-۳ نشانگر زمان (ساعت)

نشانگر زمان باید از خارج از تجهیزات قابل مشاهده بوده و باید واضح، ساده و غیر مبهم و خوانا باشد.

الف-۳-۳ ابزار ثبت

الف-۳-۳-۱ نکات عمومی

الف-۳-۳-۱-۱ تمام تجهیزات مربوط به هر نوع برگه ثبت (نوار یا دیسک) باید دارای علامتی باشند که بتوان برگه ثبت را به درستی وارد کرد تا اطمینان حاصل شود که زمان نشان داده شده توسط ساعت با زمان‌بندی در برگه ثبت مطابقت دارد.

الف-۳-۳-۱-۲ مکانیزم حرکت برگه ثبت باید به گونه‌ای باشد تا اطمینان حاصل گردد که حرکات بعدی بدون بازی بوده و بتواند آزادانه وارد و برداشته شود.

الف-۳-۳-۱-۳ برای برگه‌های ثبت به شکل دیسک (دایره)، دستگاه حرکت رو به جلو باید توسط مکانیزم ساعت کنترل شود. در این حالت، حرکت چرخشی برگه ثبت باید به طور مداوم و یکنواخت دارای حداقل سرعت ۷ میلی‌متر در ساعت باشد که در مرز داخلی علامت حلقه‌ای که لبه ناحیه ثبت سرعت را مشخص می‌کند اندازه-

گیری می‌شود. در تجهیزات نوع نواری، که حرکت رو به جلوی برگه ثبت توسط مکانیزم ساعت کنترل می‌شود، سرعت حرکت مستقیم، باید حداقل ۱۰ میلیمتر در ساعت باشد.

الف-۳-۱-۴ ثبت مسافت طی شده، سرعت خودرو و هر گونه باز کردن محفظه حاوی برگه یا برگه‌ها باید به صورت خودکار انجام گیرد.

الف-۳-۲ ثبت مسافت طی شده

الف-۳-۲-۱ هر کیلومتر از مسافت طی شده باید با یک تغییر حداقل ۱ میلیمتری بر روی مختصات مربوط، در برگه ثبت شود.

الف-۳-۲-۲ حتی در سرعت‌هایی که به حد بالایی از محدوده اندازه‌گیری می‌رسند، ثبت مسافت باید کاملاً خوانا باشد.

الف-۳-۳ سرعت ثبت

الف-۳-۳-۱ بر روی هر شکلی از برگه ثبت، قلم ثبات سریع باید در یک خط مستقیم و در جهت عمود به جهت حرکت صفحه ثبت حرکت کند. البته در شرایط زیر حرکت قلم ثبات می‌تواند به شکل منحنی باشد:

- مسیر(خط اثر) ترسیم شده توسط قلم باید عمود بر محیط متوسط(در مورد برگه‌های ثبت به شکل دیسک) یا محور(در مورد برگه‌های ثبت به شکل نوار) محدوده مورد نظر برای ثبت سرعت باشد.
- نسبت بین شعاع انحنای مسیر ترسیم شده توسط قلم و عرض محدوده مورد نظر برای ثبت سرعت، برای هر نوع برگه ثبت، باید در محدوده ۲/۴ تا ۱ باشد.
- علامت‌گذاری در روی مقیاس زمانی باید از منطقه ثبتي با انحنای مشابه با شعاع مسیر ترسیم شده توسط قلم، ناحیه ثبت را قطع کند. فاصله بین نشانه‌ها(علائم) در روی مقیاس زمانی نباید معرف دوره زمانی بیش از ۱ ساعت باشد.

الف-۳-۳-۲ هرگونه تغییر در سرعت به میزان ۱۰ کیلومتر در ساعت باید در طی ثبت با یک تغییر حداقل ۱.۵ میلیمتری در مختصات مربوط نشان داده شود.

الف-۳-۳-۴ زمان ثبت

الف-۳-۳-۳-۱ تجهیزات ثبت باید طوری ساخته شوند که دوره زمانی رانندگی همیشه به طور خودکار ثبت گردد و در صورت لزوم این امر با استفاده از دستگاه سوئیچی ممکن است که قادر به ثبت جداگانه دوره‌های زمانی اشاره شده در بندهای ۳۵-۲-۲، ۳۵-۲-۳ و ۳۵-۲-۴ این استاندارد است.

الف-۳-۳-۳-۲ باید بتوان براساس ویژگی‌های خطوط اثر، موقعیت‌های نسبی آن‌ها و در صورت لزوم علائم مندرج در بند ۳۵ این استاندارد، تمایز واضح و روشنی را در بین دوره‌های زمانی مختلف ایجاد کرد. دوره‌های مختلف زمانی باید توسط تفاوت در ضخامت خط اثر مربوط یا هر سیستم دیگر با کارایی برابر از دیدگاه خوانایی و سهولت تفسیر، از یکدیگر تمایز داده شوند.

الف-۳-۳-۳-۳ در مورد وسایل نقلیه دارای بیش از یک راننده، ثبت‌هایی که در بند الف-۳-۳-۱ ارائه شده است باید بر روی برگه‌های ثبت جداگانه‌ای ایجاد گشته که هر برگه ثبت به یک راننده اختصاص داده شود. در این حالت، حرکات رو به جلوی جداگانه برگه‌های ثبت باید با مکانیزمی واحد یا مکانیزم‌های هماهنگ شده‌ی متفاوت ثبت گردند.

الف-۳-۴ بستن دستگاه

الف-۳-۴-۱ محفظه حاوی برگه یا برگه‌های ثبت و کنترل مکانیزم جهت تنظیم مجدد(بازنشانی) ساعت باید دارای قفل باشد.

الف-۳-۴-۲ هر بار گشایش محفظه اطلاعات حاوی برگه یا برگه‌های ثبت و کنترل مکانیزم بازنشانی ساعت باید به طور خودکار بر روی برگه یا برگه‌ها ثبت گردد.

الف-۳-۵ علامت‌گذاری

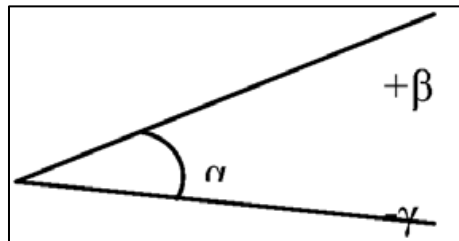
الف-۳-۵-۱ علامت‌های زیر باید بر روی صفحه ادوات تجهیزات نشان داده شوند:

- واحد اندازه‌گیری مسافت با نماد km در مجاور عدد نشان داده شده توسط ثبت‌کننده مسافت
- نماد km/h در مجاور مقیاس سرعت
- محدوده اندازه‌گیری سرعت‌سنج به شکل $V_{min} \dots km/h$ ، $V_{max} \dots km/h$ در صورت نمایش بر روی پلاک توصیف‌کننده تجهیزات، این نشانه‌گذاری ضرورتی ندارد.

با این حال، این الزامات نباید در مورد تجهیزات ثبت تایید شده در قبل از ۱۰ اوت سال ۱۹۷۰ میلادی اعمال شود.

الف-۳-۵-۲ پلاک توصیفی باید درون دستگاه نصب شده و باید علامات(نشانه‌های) زیر بر روی تجهیزات قابل مشاهده باشد:

- نام و آدرس سازنده تجهیزات
- شماره سازنده و سال ساخت
- علامت تأییدیه برای نوع تجهیزات
- ثابت تجهیزات به شکل $k = \dots \text{rev} / \text{km}$ یا $k = \dots \text{imp} / \text{km}$
- محدوده اندازه‌گیری سرعت به صورت اشاره شده در بند الف-۳-۵-۱ (اختیاری)
- در صورتی که حساسیت دستگاه به زاویه شیب بتواند بر روی خوانش از روی تجهیزات تاثیر بگذارد، زاویه مجاز به ترتیب زیر بیان می‌شود:



به طوری که α زاویه‌ای است که نسبت به وضعیت افقی قسمت جلو(نصب شده در قسمت بالای سمت راست) تجهیزاتی که ادوات اندازه‌گیری برای آن کالیبره می‌شوند، اندازه‌گیری می‌شود، در حالی که β و γ به ترتیب حداکثر انحراف رو به بالا و رو به پایین مجاز از زاویه کالیبره شده α هستند.

الف-۳-۶ حداکثر رواداری (ادوات بصری و ثبت)

الف-۳-۶-۱ بر روی میز آزمون در قبل از نصب:

الف-۳-۶-۱-۱ مسافت طی شده:

۱٪ بیشتر یا کمتر از مسافت واقعی، وقتی که این مسافت حداقل ۱ کیلومتر است.

الف-۳-۶-۱-۲ سرعت:

۳ کیلومتر بر ساعت بیشتر یا کمتر از سرعت واقعی

الف-۳-۶-۱-۳ زمان:

± 2 دقیقه در روز با حداکثر ۱۰ دقیقه در هر ۷ روز در مواردی که دوره اجرای ساعت پس از کوک کردن، کمتر از آن دوره زمانی نباشد.

الف-۳-۶-۲ در هنگام نصب:

الف-۳-۶-۲-۱ مسافت طی شده:

۲٪ بیشتر یا کمتر از مسافت واقعی، وقتی که این مسافت حداقل ۱ کیلومتر است.

الف-۳-۶-۲-۲ سرعت:

۴ کیلومتر بر ساعت بیشتر یا کمتر از سرعت واقعی.

الف-۳-۶-۲-۳ زمان:

± 2 دقیقه در روز یا

دقیقه در هر ۷ روز.

الف-۳-۶-۳ در هنگام استفاده:

الف-۳-۶-۳-۱ مسافت طی شده:

۴٪ بیشتر یا کمتر از مسافت واقعی، وقتی که این مسافت حداقل ۱ کیلومتر است.

الف-۳-۶-۳-۲ سرعت:

۶ کیلومتر بر ساعت بیشتر یا کمتر از سرعت واقعی.

الف-۳-۶-۳-۳ زمان:

± 2 دقیقه در روز یا

± 10 دقیقه در هر ۷ روز.

الف-۳-۶-۳-۴ حداکثر رواداری مذکور در بندهای الف-۳-۶-۳-۱، الف-۳-۶-۳-۲ و الف-۳-۶-۳-۳ برای دماهای بین 0°C تا 40°C معتبر است. این دماها در نزدیکی تجهیزات مورد نظر اندازه‌گیری می‌شوند.

الف-۳-۶-۳-۵ اندازه‌گیری حداکثر رواداری مذکور در بندهای الف-۳-۶-۳-۲ و الف-۳-۶-۳-۳ باید تحت شرایط مذکور در بند الف-۶ باشد.

الف-۴ برگه‌های ثبت

الف-۴-۱ نکات عمومی

الف-۴-۱-۱ برگه‌های ثبت باید به گونه‌ای باشند که کارکرد عادی ادوات را مختل نکرده و باید سوابق ثبت شده در آن‌ها ماندگار بوده و به سادگی قابل خواندن و تشخیص باشند.

برگه‌های ثبت باید ابعاد خود و هر گونه ثبت انجام شده بر روی آن‌ها را در شرایط رطوبت و دمای عادی حفظ کنند.

به علاوه باید بتوان، بدون آسیب‌رسانی و بدون تاثیر بر قابلیت خوانایی موارد ثبت شده، اطلاعات مذکور در بند ۳۵ این استاندارد را بر روی برگه‌ها مکتوب کرد.

در شرایط عادی ذخیره‌سازی، موارد ثبت شده باید حداقل به مدت یکسال خوانا و واضح باقی بمانند.

الف-۴-۱-۲ حداقل ظرفیت ثبت برگه‌های ثبت بدون توجه به نوع آن‌ها، باید ۲۴ ساعت باشد.

اگر چندین برگه دیسکی به یکدیگر مرتبط گردند تا ظرفیت ثبت مستمر را افزایش دهند به نحوی که این عمل بدون مداخله کارکنان صورت گیرد، ارتباط بین دیسک‌های مختلف باید به گونه‌ای برقرار گردد که وقفه یا همپوشانی موارد ثبت شده در نقطه انتقال از دیسکی به دیسک دیگر صورت نپذیرد.

الف-۴-۲ محدوده‌های ثبت و درجه‌بندی آن‌ها

الف-۴-۲-۱ برگه‌های ثبت باید شامل محدوده‌های ثبت زیر باشند:

- محدوده‌ی انحصاری برای داده‌های مربوط به سرعت،
- محدوده‌ی انحصاری برای داده‌های مربوط به مسافت طی شده،
- یک یا چند محدوده برای اطلاعات مربوط به زمان رانندگی، سایر دوره‌های کاری و دسترسی، دوره‌های بیکاری و استراحت رانندگان،

الف-۴-۲-۲ محدوده ثبت سرعت باید با تقسیمات ۲۰ کیلومتر در ساعت یا کمتر مقیاس‌بندی شود. سرعت مربوط به هر علامت بر روی مقیاس باید توسط ارقامی در مقابل این علامت‌ها نشان داده شود. نماد km/h باید

حداقل یکبار در این ناحیه نشان داده شود. آخرین علامت روی مقیاس باید با حد بالای محدوده اندازه‌گیری منطبق باشد.

الف-۲-۴ محدوده ثبت مسافت طی شده باید به‌گونه‌ای تنظیم شود که تعداد کیلومترهای طی شده را بتوان بدون مشکل خواند.

الف-۲-۴ محدوده‌های اشاره شده در بند الف-۳-۴-۱ باید به‌گونه‌ای مشخص باشند که بتوان به طور واضح بین دوره‌های زمانی مختلف تمایز قائل شد.

الف-۴-۳ اطلاعات ثبت شده بر روی برگه‌های ثبت

هر برگه ثبت به صورت چاپی، باید دارای اطلاعات زیر باشد:

- نام و نشانی یا نام تجاری سازنده،
 - نشان تأیید نمونه (مدل) برگه ثبت،
 - نشان تأیید برای نوع یا انواع تجهیزاتی که برگه ثبت می‌تواند در آن‌ها مورد استفاده قرار گیرد،
 - حد بالای محدوده اندازه‌گیری سرعت به صورت چاپی در مقیاس کیلومتر در ساعت.
- با حداقل الزامات اضافی، هر برگه ثبت باید به صورت چاپی، یک مقیاس زمانی درجه‌بندی شده داشته باشد که بتوان زمان را مستقیماً در فواصل ۱۵ دقیقه‌ای خواند و در عین حال تعیین تمام فواصل ۵ دقیقه‌ای بتواند بدون هیچ دشواری صورت گیرد.

الف-۴-۴ فضای آزاد جهت اعمال دست‌نوشته

باید فضای آزادی بر روی برگه‌های ثبت فراهم گردد به طوری که رانندگان حداقل بتوانند جزئیات زیر را در آن بنویسند:

- نام و نام خانوادگی راننده،
- تاریخ و مکان آغاز و پایان استفاده از برگه ثبت،
- شماره پلاک وسیله یا وسایل نقلیه‌ای که راننده در آن وسیله، به ثبت اطلاعات و استفاده از برگه ثبت تعیین شده پرداخته است،

- خواندن کیلومترشمار از روی وسیله یا وسایل نقلیه‌ای که راننده در آن وسیله، به ثبت اطلاعات و استفاده از برگه ثبت تعیین شده پرداخته است،
- ثبت زمان اعمال هرگونه تعویض خودرو.

الف-۵ نصب تجهیزات ثبت

الف-۵-۱ تجهیزات ثبت باید به شیوه‌ای در خودرو قرار داده شود تا راننده از روی صندلی خود دید واضحی از سرعت‌سنج، ثبت کننده مسافت و ساعت داشته و در عین حال تمامی قطعات این ادوات شامل قطعات رانندگی، در مقابل آسیب ناشی از تصادف محافظت شوند.

الف-۵-۲ باید با استفاده از یک وسیله مناسب که به‌عنوان آداپتور (مبدل) شناخته می‌شود بتوان ثابت تجهیزات ثبت را به ضریب مشخصه خودرو تبدیل نمود.

وسایل نقلیه‌ی دارای ۲ یا چند محور (اکسل) عقب باید مجهز به سوئیچی باشند که به وسیله آن این نسبت‌های مختلف بتوانند به طور خودکار با نسبتی که تجهیزات توسط آن برای خودرو وفق داده شده‌اند، هماهنگ شوند.

الف-۵-۳ پس از بازبینی تجهیزات در هنگام نصب، باید یک پلاک نصب بر روی خودرو در کنار تجهیزات و یا داخل تجهیزات متصل گردد به طوری که به وضوح قابل مشاهده باشد. پس از هر بازرسی توسط یک نصاب یا تعمیرگاه تأییدشده، در صورت نیاز به تغییر در تنظیم تجهیزات، باید پلاک نصب جدیدی جایگزین پلاک قبلی گردد.

پلاک نصب باید حداقل حاوی جزئیات زیر باشد:

- نام، نشانی یا نام تجاری نصاب یا کارگاه تایید شده، یا سازنده خودرو،
- ضریب مشخصه خودرو، برحسب $w = \dots \text{rev} / \text{km}$ یا $w = \dots \text{imp} / \text{km}$
- محیط موثر تایر چرخ‌های خودرو بر حسب $\text{mm} = \dots$
- تاریخ‌هایی که در آن ضریب مشخصه خودرو تعیین شده و محیط موثر تایر چرخ‌ها اندازه‌گیری شده‌اند.

الف-۵-۴ مهر و موم

قطعات زیر باید مهر و موم شوند:

الف-۴-۵-۱ پلاک نصب، مگر اینکه به گونه‌ای وصل شده باشد که نتوان آن را بدون تخریب علامت‌گذاری روی آن، باز کرد.

الف-۴-۵-۲ دو انتهای اتصال بین تجهیزات ثبت و خودروها،

الف-۴-۵-۳ آداپتور و نقطه اتصال آن به مدار،

الف-۴-۵-۴ مکانیزم سوئیچ برای وسایل نقلیه دارای ۲ یا چند محور عقب،

الف-۴-۵-۵ اتصالات متصل کننده آداپتور و مکانیزم سوئیچ به مابقی تجهیزات،

الف-۴-۵-۶ محفظه‌های ضروری بر طبق بند الف-۳-۱-۲-۷،

الف-۴-۵-۷ تمامی پوشش‌هایی که امکان دسترسی به وسایل تبدیل ضریب ثابت تجهیزات ثبت به ضریب مشخصه خودرو ایجاد می‌کنند.

در موارد خاص، ممکن است در تایید نوع تجهیزات، به مهر و موم بیشتری نیاز بوده و باید موقعیت این مهر و موم‌ها در گواهینامه درج شود.

مهر و موم مذکور در بندهای الف-۴-۵-۲، الف-۴-۵-۳ و الف-۴-۵-۵ را می‌توان باز کرد:

- در موارد اضطراری،

- موقع نصب، تنظیم یا تعمیر وسیله محدودکننده سرعت یا هر وسیله مربوط به ایمنی جاده،

به شرطی که تجهیزات ثبت همچنان قابل اعتماد بوده و به درستی کار کنند و توسط یک نصاب یا تعمیرگاه تایید شده در بلافاصله بعد از نصب دستگاه محدودکننده سرعت یا هر دستگاه دیگر مربوط به ایمنی جاده، یا ظرف ۷ روز در سایر موارد مجدداً مهر و موم شود. برای هر یک از مواردی که این مهر و موم شکسته شده باشد، یک اظهاریه کتبی باید تهیه شده که دلایل چنین اقداماتی را شرح داده و آن را در اختیار مقامات ذیصلاح قرار دهند.

الف-۵-۵ کابل‌های اتصال تجهیزات ثبت به فرستنده باید توسط غلاف فولادی ضد زنگ با روکش پلاستیکی پیوسته با سرهای حلقه شده^۱ محافظت شود، به جز زمانی که توسط روش‌های معادل دیگری حفاظت در مقابل

1 -Crimped ends

دستکاری تضمین می‌گردد (برای مثال از طریق پایش الکترونیکی مانند رمزگذاری سیگنال) که قادر به تشخیص حضور هر وسیله‌ای است که برای عملکرد صحیح تجهیزات ثبت غیر ضروری است و هدف آن جلوگیری از عملکرد دقیق تجهیزات ثبت از طریق اتصال کوتاه شدن یا ایجاد وقفه یا تغییر داده‌های الکترونیکی حسگر سرعت و مسافت است. فرض بر این است که یک اتصال مفصلی^۱ که شامل اتصالات مهر و موم شده است، از نظر مفهوم این استاندارد پیوسته است.

پایش الکترونیک فوق‌الذکر می‌تواند توسط کنترل الکترونیکی‌ای جایگزین شود که تضمین می‌کند که تجهیزات ثبت، مستقل از سیگنال حسگر سرعت و مسافت، قادر به ثبت هر گونه حرکت خودرو است.

جهت اهداف کاربردی این موضوع، خودروهای گروه M1 و N1 مطابق تعریف فصل سوم استاندارد ملی ایران ۶۹۲۴ هستند. برای این خودروها که به تاخوگراف‌هایی مجهز هستند که مطابق با این استاندارد بوده و برای نصب با یک کابل مسلح بین حسگرهای مسافت و سرعت و تجهیزات ثبت طراحی نشده‌اند، باید آداپتوری نصب شود که تا حد ممکن نزدیک به حسگرهای مسافت و سرعت قرار دارد.

کابل مسلح باید از آداپتور به تجهیزات ثبت نصب شود.

الف-۶ بازرسی و بازبینی

مراجع ذیصلاح باید سازمان‌هایی را جهت بازرسی و بازبینی معرفی کنند.

الف-۶-۱ صدور گواهینامه برای ادوات جدید یا تعمیر شده

هر دستگاه، چه جدید و چه تعمیر شده، باید از نظر کارکرد صحیح و صحت مقادیر خوانده شده و ثبت شده بر طبق محدودیت‌های مندرج در بند الف-۳-۶-۱ توسط مهر و موم مطابق با بند الف-۵-۴-۶ گواهی شود.

برای این منظور، مراجع ذیصلاح می‌توانند یک صحه‌گذاری اولیه انجام داده که شامل بررسی و تایید تطابق یک دستگاه جدید یا تعمیر شده با نوع مدل تایید شده و/یا با الزامات این استاندارد است یا می‌توانند قدرت گواهی را به سازنده یا نمایندگان مجاز محول نمایند.

الف-۶-۲ نصب

هنگامی که تجهیزات ثبت بر روی خودرو نصب می‌شوند، تجهیزات و کل نصب باید مطابق با مقررات مربوط به حداکثر رواداری مندرج در بند الف-۳-۶-۲ باشد.

آزمون‌های بازرسی باید توسط نصاب یا تعمیرگاه مورد تأیید دارای مسئولیت شخصی، انجام پذیرد.

الف-۶-۳ بازرسی‌های دوره‌ای

الف-۶-۳-۱ بازرسی‌های دوره‌ای تجهیزات نصب شده در وسایل نقلیه باید حداقل هر ۲ سال یک بار انجام شده و می‌تواند در هنگام معاینه‌های فنی وسایل نقلیه صورت گیرد.

این بازرسی‌ها شامل موارد زیر است:

- تجهیزات به درستی کار کنند،
- تجهیزات دارای نشان تأیید نوع باشند،
- پلاک نصب الصاق شده باشد،
- مهر و موم بر روی تجهیزات و در قسمت‌های دیگر دست نخورده باشد،
- محیط واقعی تایرها

الف-۶-۳-۲ بازرسی جهت اطمینان از تطابق با شرایط مندرج در بند الف-۳-۶-۳ در رابطه با حداکثر رواداری-ها در هنگام استفاده باید حداقل در هر ۶ سال یک بار انجام شود، اگر چه مرجع تأیید می‌تواند فواصل بازرسی کوتاه‌تری را برای خودروهای شماره‌گذاری شده ترتیب دهد. این بازرسی‌ها باید شامل تعویض پلاک نصب باشد.

الف-۶-۴ اندازه‌گیری خطاها

اندازه‌گیری خطاهای هنگام نصب و در حین استفاده باید تحت شرایط زیر صورت پذیرد که به عنوان شرایط آزمون استاندارد شناخته می‌شوند:

- خودرو بدون بار، در حالت عادی استفاده،
- فشار تایرها مطابق با دستورالعمل‌های سازنده،

- سایش تایر در محدوده مجاز قانونی.
- حرکت خودرو: خودرو باید توسط موتور خود در یک خط مستقیم و بر روی سطح تراز با سرعت $50 \text{ km/h} \pm 5 \text{ km/h}$ پیشروی کند. به شرط وجود صحت معادل، آزمون می‌تواند بر روی میز آزمون نیز انجام شود.

پیوست ب

(آگاهی دهنده)

نشان تأیید و گواهینامه

ب-۱ نشان تأیید

ب-۱-۱ نشان تأیید باید دارای موارد زیر باشد:

ب-۱-۱-۱ مستطیلی که در آن باید حرف "e" قرار داده شود و بعد از آن یک عدد یا حرف برای کشور صادرکننده تأییدیه بر طبق نمادهای رایج جدول ذیل (جدول ب-۱) درج شود:

جدول ب-۱ عدد یا حروف نشان دهنده کشور صادر کننده تأییدیه

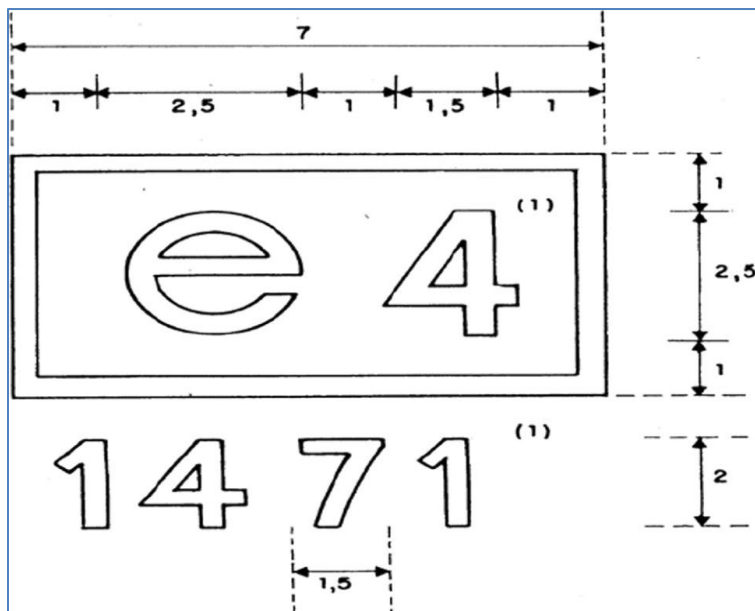
بلژیک ۶	بلغارستان ۳۴	جمهوری چک ۸	دانمارک ۱۸	آلمان ۱	استونی ۲۹	ایرلند ۲۴
لتونی ۳۲	قبرس CY	ایتالیا ۳	کرواسی ۲۵	فرانسه ۲	اسپانیا ۹	یونان ۲۳
لهستان ۲۰	اتریش ۱۲	هلند ۴	مالت MT	مجارستان ۷	لوکزامبورگ ۱۳	لیتوانی ۳۶
پرتغال ۲۱	رومانی ۱۹	اسلوونی ۲۶	اسلوواکی ۲۷	فنلاند ۱۷	سوئد ۵	بریتانیا ۱۱

ب-۱-۱-۲ یک شماره تأییدیه مربوط به شماره گواهینامه تأیید صادره برای یک نمونه اولیه تجهیزات ثبت یا برگه ثبت یا شماره کارت تاخوگراف در هر نقطه‌ای در نزدیکی آن مستطیل باید قرار گیرد.

ب-۱-۲ علامت تأیید باید بر روی پلاک توصیفی هر مجموعه‌ی تجهیزات و در هر برگه ثبت و در هر کارت تاخوگراف نشان داده شود. این علامت باید ماندگار و همواره خوانا باشد.

ب-۱-۳ ابعاد نشان تأیید در شکل ب-۱^۱ مشخص شده و بر حسب میلیمتر بیان می‌شود، این ابعاد حداقل بوده ولی نسبت ابعاد باید حفظ شود.

۱- این اعداد تنها برای راهنمایی نشان داده شده‌اند.



شکل ب-۱ ابعاد نشان تایید

ب-۲ گواهی تایید تاخوگراف آنالوگ

یک کشور صادر کننده تاییدیه باید برای متقاضی، گواهینامه‌ای صادر کند که مدل آن در زیر ارائه شده است. در صورت اطلاع‌رسانی به سایر کشورها از تاییدیه صادر شده، در صورت وقوع اتفاق یا ابطال هر کشور باید از کپی-های این گواهی استفاده کند.

گواهینامه تاییدیه
نام اداره مربوطه مکاتبه در مورد^۱: • تأیید یک نوع تجهیزات ثبت • ابطال تایید یک نوع تجهیزات ثبت • تایید یک مدل برگه ثبت • ابطال تایید یک مدل برگه ثبت
شماره تایید..... ۱. علامت یا نام تجاری..... ۲. نام نوع یا مدل ۳. نام سازنده..... ۴. نشانی سازنده ۵. ارسال شده برای تأیید در تاریخ ۶. آزمون شده در ۷. تاریخ و تعداد آزمون (ها) ۸. تاریخ تأیید..... ۹. تاریخ ابطال تأیید ۱۰. نوع یا انواع تجهیزات ثبت مورد استفاده که برگه برای آن طراحی شده است..... ۱۱. مکان..... ۱۲. تاریخ..... ۱۳. مدارک تشریحی پیوست..... ۱۴. ملاحظات (شامل وضعیت مهر و موم در صورت کاربرد)..... امضا

ب- ۳ گواهی تایید تاخوگراف دیجیتال

یک کشور عضو صادر کننده تاییدیه باید برای متقاضی، گواهینامه‌ای صادر کند که مدل آن در زیر ارائه شده است. در صورت اطلاع‌رسانی به سایر کشورهای عضو از تاییدیه صادر شده، در صورت وقوع اتفاق یا ابطال هر کشور عضو باید از کپی‌های این گواهی استفاده کند.

گواهینامه مورد تایید تاخوگراف آنالوگ	
نام ادارهٔ مربوطه	
مکاتبه در مورد ^۱ :	
تصویب :	ابطال: ☐
مدل تجهیزات ثبت	☐
قطعات تجهیزات ثبت ^۲	☐
کارت راننده	☐
کارت تعمیرگاه	☐
کارت شرکت	☐
کارت کنترل کننده	☐
.....	
شماره تایید.....	
۱. نام تجاری یا علامت تجاری سازنده	
۲. نام مدل	
۳. نام سازنده	
۴. نشانی سازنده	
۵. ارائه شده برای تأیید در تاریخ	
۶. آزمایشگاه(ها).....	
۷. تاریخ و تعداد گزارش‌های آزمون	
۸. تاریخ تأیید	
۹. تاریخ ابطال تأیید	
۱۰. مدل(های) تجهیزات ثبت که قطعات برای استفاده در آن طراحی شده است	
۱۱. مکان	
۱۲. تاریخ	
۱۳. اسناد تشریحی پیوست	
۱۴. ملاحظات	
امضا	

۱- کادرهای مربوط را تیک بزنید.

۲- قطعات مربوط به هر اطلاعیه را مشخص سازید.

پیوست پ

(آگاهی دهنده)

تغییرات اعمال شده در این استاندارد ملی در مقایسه با استاندارد منبع

پ-۱ در این استاندارد با توجه به افزودن بند مراجع الزامی و برخی دیگر از بندها و حذف بندهایی از استاندارد منبع (به بند پ-۲ مراجعه کنید)، شماره بندها با استاندارد منبع تطابق ندارد.

پ-۲ تفاوت‌های این استاندارد با استاندارد مرجع:

پ-۲-۱ در این استاندارد بندهای ذیل از استاندارد مرجع حذف شده اند:

پ-۲-۱-۱ article3

پ-۲-۱-۲ بندهای ۱ و ۲ از بخش دوم article9

پ-۲-۱-۳ بند ۲ از بخش سوم article12

پ-۲-۲ در این استاندارد بندهای ذیل به استاندارد اضافه شده اند:

پ-۲-۲-۱ بند ۲ و یادآوری ۱ و ۲ از بند ۲

پ-۲-۲-۲ بند ۲-۴

پ-۲-۲-۳ بند ۳-۱۰