

ZALECENIA

KOMISJA

ZALECENIE KOMISJI

z dnia 23 stycznia 2009 r.

w sprawie wytycznych dotyczących najlepszych praktyk w zakresie kontroli urządzeń rejestrujących przeprowadzanych w ramach kontroli drogowych oraz przez uprawnione warsztaty*(notyfikowana jako dokument nr C(2009) 108)***(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

(2009/60/WE)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając dyrektywę 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń Rady (EWG) nr 3820/85 i nr 3821/85 dotyczących przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym oraz uchylającą dyrektywę Rady 88/599/EWG ⁽¹⁾, w szczególności jej art. 11 ust. 1,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Zgodnie z art. 11 ust. 1 dyrektywy 2006/22/WE Komisja powinna określić wytyczne dotyczące najlepszych praktyk w zakresie kontroli pojazdów, przeprowadzanych albo przez funkcjonariuszy służb kontrolnych jako kontrole drogowe lub kontrole na terenie przedsiębiorstw, albo przez uprawnione warsztaty i instalatorów.

(2) Urządzenia rejestrujące w transporcie drogowym są niezbędne do wskazywania okresów kierowania pojazdem i okresów odpoczynku kierowców, a także do zapewnienia możliwości przeprowadzania przez właściwe krajowe organy kontrolne skutecznych kontroli przestrzegania przepisów socjalnych obowiązujących w transporcie drogowym.

(3) Zapewnienie prawidłowego i niezawodnego działania tego rodzaju urządzeń rejestrujących oraz zagwarantowanie możliwości zapisu i przechowywania danych wymagają przeprowadzania okresowych kontroli i badań, którym urządzenia muszą podlegać po zainstalowaniu.

(4) Wydaje się jednak, że okresowe badania i kontrole nie są przeprowadzane z częstotliwością, która skutecznie zniechęcałaby tych kierowców i przedsiębiorców, którzy dążą do obejścia systemu, stosując urządzenia służące do manipulacji lub inne podobne środki.

(5) Prowadzone przez ekspertów badania oraz uzyskane od nich informacje potwierdzają, że próby manipulacji systemem tachografu są szeroko rozpowszechnione w przypadku pojazdów wyposażonych w tachografy analogowe; podobne próby są też obecnie podejmowane w stosunku do systemu tachografu cyfrowego.

(6) Badania te pokazały również, że istnieją różne sposoby manipulacji, z których faktycznie korzysta się w sektorze transportu drogowego celem oszukania tachografu, a w szczególności systemu tachografu cyfrowego.

(7) Tego rodzaju manipulacje i próby manipulacji stanowią poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa drogowego, wywierając także niedopuszczalny, negatywny wpływ na uczciwą konkurencję oraz warunki pracy kierowców w sektorze transportu drogowego.

(8) Dzięki lepszemu zabezpieczeniu tachografu cyfrowego w porównaniu z jego analogowym odpowiednikiem, manipulacje i próby manipulacji systemu mogą być łatwiej wykrywane, a tym samym odpowiednio rosną szanse przyłapania pozbawionych skrupułów kierowców i przedsiębiorców, co powinno działać odstraszająco.

⁽¹⁾ Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 35.

- (9) Niniejsze zalecenie ma zatem wspierać państwa członkowskie w przyjmowaniu procedur i metod, które – w oparciu o badania oraz techniczne *know-how* sektora – przyczynią się do znacznego zwiększenia możliwości zapobiegania tego rodzaju próbom oszustwa oraz ich wykrywania.
- (10) W niniejszym zaleceniu przedstawiono w szczególności najlepsze praktyki w zakresie kontroli opracowane w ramach badań prowadzonych przez Wspólne Centrum Badawcze.
- (11) Niniejsze zalecenie, wraz z przedłożonym projektem dyrektywy w sprawie dodatkowych kontroli drogowych, stanowi zbiór środków wykonawczych mających na celu osiągnięcie istotnej poprawy pod względem wykrywalności urządzeń służących do manipulacji systemu tachografu cyfrowego oraz zapobiegania użyciu takich urządzeń.
- (12) Środki przewidziane w niniejszym zaleceniu są zgodne z opinią Komitetu ustanowionego na mocy art. 18 ust. 1 rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 ⁽¹⁾,

NINIEJSZYM ZALECA:

- 1) Przyjęcie i stosowanie określonych w załączniku do niniejszego zalecenia wytycznych dotyczących najlepszych praktyk w zakresie kontroli pojazdów, przeprowadzanych albo przez funkcjonariuszy służb kontrolnych jako kontrole drogowe lub kontrole na terenie przedsiębiorstw, albo przez instalatorów i warsztaty uprawnione przez właściwe organy państw członkowskich, w celu wykrycia urządzeń służących do manipulacji urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz w celu zapobiegania ich użyciu.
- 2) Stosowanie tych wytycznych, w razie potrzeby, w kontekście krajowych strategii kontroli, o których mowa w art. 2 dyrektywy 2006/22/WE.

Sporządzono w Brukseli, dnia 23 stycznia 2009 r.

W imieniu Komisji
Antonio TAJANI
Wiceprzewodniczący

⁽¹⁾ Dz.U. L 370 z 31.12.1985, s. 8.

ZAŁĄCZNIK

ZALECENIA DOTYCZĄCE ŚRODKÓW ZARADCZYCH, KTÓRE MAJĄ ZOSTAĆ PRZYJĘTE PRZEZ PAŃSTWA CZŁONKOWSKIE NA POTRZEBY WYKRYWANIA I ZAPOBIEGANIA UŻYCIU URZĄDZEŃ SŁUŻĄCYCH DO MANIPULACJI

SPIS TREŚCI

ROZDZIAŁ 1: WPROWADZENIE

ROZDZIAŁ 2: SKUTECZNE KONTROLE DROGOWE

- A. Organizacja i wyposażenie
- B. Metoda dwóch punktów kontrolnych z analizą faktycznej prędkości pojazdu i pokonywanej przez niego odległości
- C. Metoda jednego punktu kontrolnego ze szczegółową analizą wczytanych danych
- D. Metoda jednego punktu kontrolnego oparta na technicznej kontroli plomb
- E. Skierowanie pojazdu do warsztatu
- F. Kontrole pojazdów lub danych na terenie przedsiębiorstwa

ROZDZIAŁ 3: TPRESZKOLENIE, WYPOSAŻENIE ORAZ NAJLEPSZE PRAKTYKI

ROZDZIAŁ 4: KONTROLE PRZEPROWADZANE PRZEZ WARSZTATY

- A. Podstawa prawna
- B. Brakujące lub zniszczone plomby
- C. Analiza zapisów danych
- D. Kontrola parowania między czujnikiem ruchu a jednostką pojazdową
- E. Procedury szczególne w wyniku kontroli drogowej

ROZDZIAŁ 5: SPRAWOZDANIA WARSZTATÓW ORAZ AUDYT WARSZTATÓW

ROZDZIAŁ 6: PRZEPISY KOŃCOWE

Rozdział 1: Wprowadzenie

- 1.1. W niniejszym zaleceniu Komisji opisano środki, do których stosowania można by zachęcić państwa członkowskie, tak by sprostac zagrożeniom wynikającym z posługiwania się urządzeniami służącymi do manipulacji tachografów, a jednocześnie zapobiec pojawianiu się tego rodzaju zagrożeń dzięki promowaniu i wspieraniu prewencyjnych środków zaradczych.
- 1.2. Obecność w pojazdach urządzeń służących do manipulacji, mających na celu zakłócenie prawidłowego funkcjonowania systemu tachografu cyfrowego, stanowi jedno z najbardziej poważnych zagrożeń dla bezpieczeństwa tego systemu. Stosowanie lub zamiar stosowania tego rodzaju urządzeń zakłóca uczciwą konkurencję, gdyż pozbawieni skrupułów przedsiębiorcy i kierowcy odnoszą w ten nieuczciwy sposób korzyści handlowe; ma to również niedopuszczalny, negatywny wpływ na warunki pracy kierowców, którzy w wyniku stosowania tych urządzeń mogą – lub muszą – spędzać za kierownicą więcej czasu niż zezwalają na to przepisy. Wszystko to może prowadzić do pogorszenia – dla wszystkich użytkowników dróg – bezpieczeństwa na drogach, którego poprawa stanowi w nadchodzących latach jeden z celów Komisji.
- 1.3. Ponadto przestrzegający przepisów kierowcy i przedsiębiorcy muszą mieć możliwość zaufania wskazaniom tachografu cyfrowego, a krajowe organy kontrolne w całej Wspólnocie muszą mieć pewność co do wiarygodności oraz integralności danych rejestrowanych i przechowywanych przez urządzenia, niezależnie od tego, czy pochodzą one z jednostki pojazdowej czy z karty kierowcy. Celem zagwarantowania wiarygodności danych konieczne jest poddawanie urządzeń okresowym kontrolom i badaniom, tak by zapewnić ich prawidłowe działanie i użytkowanie.

- 1.4. W perspektywie długoterminowej pełne bezpieczeństwo systemu i jego elementów jest niezbędne dla zapewnienia integralności i wiarygodności rejestrowanych danych. Aby ukrócić najbardziej rozpowszechnione praktyki i próby manipulacji systemem, Komisja w razie potrzeby zbada możliwość wprowadzenia nowych, bardziej szczegółowych przepisów w ramach przeglądu rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 i jego załączników.
- 1.5. W perspektywie krótkoterminowej właściwe organy państw członkowskich mogłyby jednak opracować odpowiednie i skuteczne środki, pozwalające zwiększyć prawdopodobieństwo wykrycia urządzeń służących do manipulacji, a tym samym ograniczyć ryzyko stosowania tego rodzaju urządzeń przez przedsiębiorców i kierowców.
- 1.6. Państwa członkowskie są wprawdzie zobowiązane prawnie do zadbania o to, by kontrole i badania były przeprowadzane w sposób zapewniający skuteczne wdrożenie wspólnotowych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego, jednak tego rodzaju okresowe kontrole nie mogą zagwarantować, że urządzenia służące do manipulacji nie będą instalowane i stosowane po zakończeniu kontroli. Doświadczenie pokazuje, że prawdopodobieństwo wykrycia takich urządzeń jest dużo większe w trakcie kontroli drogowych, jeżeli pojazd może zostać dokładniej zbadany. Należy zachęcić państwa członkowskie do częstszego przeprowadzania tego rodzaju kontroli, tak by wyraźnie zwiększyć efekt odstraszący poprzez zwiększenie ryzyka wykrycia takich urządzeń.
- 1.7. W dodatku 10 (Ogólne cele zabezpieczenia) do załącznika IB do rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 określono zakres funkcji realizujących zabezpieczenie, niezbędnych do zapewnienia integralności systemu tachografu cyfrowego. Osiągnięcie celów zabezpieczenia całego systemu, a także sprostanie zagrożeniom dla systemu, wymaga połączenia rozwiązań technicznych spełniających kryteria ITSEC i obejmujących odpowiednie środki fizyczne, osobowe i proceduralne, za których wdrożenie odpowiedzialne są państwa członkowskie i producenci tachografów. W niniejszym zaleceniu Komisji państwom członkowskim proponowane są zatem najskuteczniejsze, oparte na badaniach oraz sprawdzonych rozwiązaniach procedury, które mają na celu wsparcie wspomnianych środków proceduralnych i osobowych.
- 1.8. Niniejszego zalecenia Komisji nie należy jednak traktować jako zastępującego rozwiązania techniczne dostępne w ramach ITSEC⁽¹⁾, w rzeczywistości mogłyby ono z łatwością być stosowane równoległe do tych rozwiązań i celem ich wsparcia.
- 1.9. W raporcie Wspólnego Centrum Badawczego⁽²⁾ przedstawiono znane i potencjalne warianty ingerencji w system tachografu cyfrowego. Na podstawie tego raportu państwa członkowskie mogłyby więc podjąć konieczne kroki i działania, tak by zagwarantować, że podczas kontroli drogowej pojazdów funkcjonariusze krajowych służb kontrolnych dysponują odpowiednimi informacjami i instrukcjami, dzięki czemu kontrole takie mogą być skuteczne. Odpowiednie informacje i instrukcje mogłyby również zostać udostępnione instalatorom i warsztatom, które przeprowadzają wymagane przepisami badania, kontrole i naprawy urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz instalują tego rodzaju urządzenia. Zakres i stopień szczegółowości tych instrukcji mogłyby gwarantować, że dane osoby są w stanie fachowo przeprowadzić pełne kontrole opisane w niniejszym załączniku, a państwa członkowskie są w stanie podjąć właściwe kroki prawne w stosunku do osób dopuszczających się manipulacji lub próby manipulacji systemem tachografu.
- 1.10. Poniższe wytyczne i zalecenia nie mają wyczerpującego charakteru, a ich zastosowanie może w określonych okolicznościach nie przynieść pożądanego rezultatu (np. gdy przewodu referencyjnego nie można podłączyć do czujnika ruchu). W takich przypadkach można by zachęcać państwa członkowskie do opracowania alternatywnych metod o takiej samej skuteczności. Tego rodzaju środki alternatywne mogłyby następnie być upowszechniane na szeroką skalę wśród organów kontrolnych.
- 1.11. Niniejsze zalecenie Komisji dotyczy wprawdzie obu typów tachografów w rozumieniu rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 i załączników do niego, jednak państwa członkowskie mogą już dysponować metodami, procedurami i wytycznymi ustalonymi w odniesieniu do kontroli tachografów analogowych i wykrywania urządzeń służących do ich manipulacji. Dlatego też niniejsze zalecenie nie powinno być traktowane jako zastępujące już istniejące metody lub jako odstępstwo od tych metod, lecz jako ich uzupełnienie, w szczególności w odniesieniu do tachografu cyfrowego, w przypadku którego metodyka może być wprawdzie inna, ale cel pozostaje ten sam. Jeżeli istnieją już środki dotyczące kontroli tachografów analogowych, to w odpowiednich przypadkach zaleca się rozszerzenie ich stosowania na tachografy cyfrowe (np. płatności na rzecz uprawnionych warsztatów z tytułu dokonania określonych czynności wskazanych przez funkcjonariuszy służb kontrolnych, którzy skierowali pojazd do danego warsztatu, zgodnie z opisem w sekcji F).
- 1.12. Państwa członkowskie powinny z pełnym przekonaniem i przy odpowiednim wsparciu rozwijać w ramach swoich krajowych strategii kontroli metody i procedury pozwalające sprostać pojawiającym się zagrożeniom dla systemu tachografu cyfrowego. Państwa członkowskie mogłyby wymieniać między sobą najlepsze praktyki.

⁽¹⁾ ITSEC – Information Technology Security Evaluation Criteria (Kryteria oceny bezpieczeństwa technologii informatycznych), 1991 Version 1.2.

⁽²⁾ JRC Technical Notes (Raport techniczny WCB): „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” (Sprawozdanie dotyczące możliwości ingerencji w system tachografu cyfrowego oraz zagrożeń związanych z wprowadzeniem adapterów instalowanych w samochodach dostawczych). Ten poufny raport z dnia 29 listopada 2007 r. został udostępniony jedynie właściwym krajowym organom ds. bezpieczeństwa.

Rozdział 2: Skuteczne kontrole drogowe

A. Organizacja i wyposażenie

- 2.1. Warunkiem prowadzenia szczegółowych i skutecznych kontroli jest zapewnienie właściwego przeszkolenia i pełnego wyposażenia funkcjonariuszy służb kontrolnych. Powinni oni posiadać co najmniej karty kontrolne oraz odpowiednie narzędzia umożliwiające wyczytanie danych z jednostki pojazdowej i karty kierowcy, a także analizę tych danych oraz wydruków z urządzeń rejestrujących określonych w załączniku IB w połączeniu z wykresówkami lub kartami określonymi w załączniku I. Funkcjonariusze służb kontrolnych powinni być również wyposażeni w oprogramowanie umożliwiające szybką i łatwą analizę takich danych, ponieważ ze względu na długość i zawartość niektórych plików wydruki są uważane za trudne do przeanalizowania w czasie kontroli drogowych pod kątem wykrycia urządzeń służących do manipulacji.
- 2.2. Niezależnie od tego, czy kontrole są przeprowadzane przy drodze, czy też na terenie przedsiębiorstwa, oraz tego, czy dotyczą przestrzegania okresów kierowania pojazdem, przydatności do ruchu drogowego bądź innych aspektów, funkcjonariusze służb kontrolnych mogliby je również w miarę możliwości wykorzystać do zbadania prawidłowego działania i właściwego stosowania tachografu i ewentualnego wykrycia przypadków manipulacji urządzeń rejestrujących.
- 2.3. W tym celu państwom członkowskim zaleca się przeprowadzanie kontroli służących wykryciu urządzeń służących do manipulacji tachografów łącznie z innymi kontrolami (takimi jak badanie przydatności do ruchu, kontrola przestrzegania okresów kierowania itp.) oraz objęcie co najmniej 10 % (wartość orientacyjna) łącznej liczby kontrolowanych pojazdów kontrolami mającymi na celu wykrycie tego rodzaju urządzeń. W gestii państw członkowskich pozostaje określenie właściwej metodyki oraz okoliczności przeprowadzania tego rodzaju dodatkowych kontroli, natomiast ich zakres mógłby zostać uwzględniony w krajowych strategiach kontroli.
- 2.4. Do przeprowadzania skutecznych kontroli mogłyby przykładowo służyć następujące metody:
 - metoda dwóch punktów kontrolnych z analizą prędkości lub odległości (zob. B);
 - metoda jednego punktu kontrolnego ze szczegółową analizą danych (zob. C);
 - metoda jednego punktu kontrolnego oparta na kontroli technicznej (zob. D).
- 2.5. Jeżeli funkcjonariusz służb kontrolnych sądzi, że zgromadził wystarczające dowody, mógłby bezpośrednio kierować pojazd do warsztatu celem przeprowadzenia dalszych badań (zob. E).
- 2.6. Państwa członkowskie mogą oczywiście w dowolnym momencie wprowadzić dodatkowe lub inne metody kontroli pojazdów.

B. Metoda dwóch punktów kontrolnych z analizą faktycznej prędkości pojazdu i pokonywanej przez niego odległości

- 2.7. Kontrola prędkości w określonym punkcie czasu: stosując tę metodę funkcjonariusze służb kontrolnych mogliby przed zatrzymaniem pojazdu w ramach kontroli drogowej zmierzyć jego rzeczywistą prędkość w określonym punkcie czasu przy użyciu kamer (zainstalowanych na stałe lub przenośnych) albo pistoletu radarowego. Następnie mogliby wczytać z jednostki pojazdowej plik zawierający dane szczegółowe dotyczące prędkości za okres ostatnich 24 godzin (24-Hour Detailed Speed File) i porównać prędkość zarejestrowaną w danym punkcie czasu z prędkością zmierzoną kilka kilometrów wcześniej. W punkcie kontrolnym metoda ta wymaga jedynie porównania dwóch liczb po wczytaniu pliku zawierającego dane szczegółowe dotyczące prędkości za okres ostatnich 24 godzin.
- 2.8. Kontrola określonej odległości w określonym punkcie czasu: stosując tę metodę należy wybrać punkt kontrolny znajdujący się w znanej odległości od określonego miejsca, w którym funkcjonariusze służb kontrolnych dysponują urządzeniami lub innymi środkami (rachunki za pobrane opłaty drogowe, zapisy kamer, protokoły kontroli granicznych itp.) umożliwiającymi określenie momentu, w którym dany pojazd zatrzymał się w tym miejscu lub je minął. Następnie w punkcie kontrolnym funkcjonariusze mogliby wczytać z jednostki pojazdowej plik zawierający dane szczegółowe dotyczące prędkości za okres ostatnich 24 godzin i łatwo porównać średnią prędkość zarejestrowaną między punktem kontrolnym a określonym miejscem ze średnią prędkością obliczoną na podstawie znanej odległości i czasu potrzebnego na dotarcie do punktu kontrolnego.
- 2.9. W przypadku obu metod funkcjonariusze w punkcie kontrolnym muszą jedynie porównać dwie liczby po wczytaniu pliku zawierającego dane szczegółowe dotyczące prędkości za okres ostatnich 24 godzin i zmierzeniu lub obliczeniu rzeczywistej średniej prędkości. Stwierdzenie znacznej różnicy mogłoby nasunąć funkcjonariuszowi służb kontrolnych podejrzenie, że użyto urządzenia służącego do manipulacji. Funkcjonariusz mógłby wówczas skierować pojazd i kierowcę bezpośrednio do warsztatu, bez konieczności przeprowadzania dodatkowej kontroli na miejscu.
- 2.10. W przypadku danych z tachografów określonych w załączniku IB wszystkim plikom, które są wyczytywane z urządzenia rejestrującego lub przez takie urządzenie, musi towarzyszyć właściwy podpis cyfrowy, który został pierwotnie wygenerowany przez jednostkę pojazdową lub kartę kierowcy celem zweryfikowania autentyczności oraz integralności danych, a funkcjonariusze służb kontrolnych mogliby również skontrolować, czy dane te również zostały wczytane.

C. Metoda jednego punktu kontrolnego ze szczegółową analizą wczytanych danych

- 2.11. Wiele prostych procedur pozwala znaleźć poszlaki wskazujące na manipulację, jeżeli urządzenie służące do manipulacji jest w użyciu w trakcie przeprowadzania kontroli drogowej lub było w użyciu na krótko przed kontrolą.
- 2.12. Aby utwierdzić się w podejrzaniach co do obecności urządzenia służącego do manipulacji, które uzasadniałyby podjęcie przez funkcjonariuszy służb kontrolnych wszelkich kroków uważanych przez nich za konieczne celem wykrycia urządzenia, mogliby oni:
- porównać dane dotyczące czynności kierowcy wczytane z karty i jednostki pojazdowej z wszelkimi innymi dokumentami znajdującymi się w pojeździe oraz z oświadczeniami kierowcy. Niespójności między tymi danymi mogłyby stanowić podstawę podejrzeń. W takiej sytuacji funkcjonariusze mogliby kontynuować kontrolę.
 - zanalizować przechowywany w jednostce pojazdowej plik *Events & Faults* (zdarzenia i usterki), w szczególności pod kątem następujących zdarzeń w ciągu ostatnich 10 dni:
 - „próba naruszenia zabezpieczenia”;
 - „przerwa zasilania” (najdłuższe zdarzenie);
 - „błąd danych dotyczących ruchu” (najdłuższe zdarzenie);
 - „usterka czujnika”.
- Jeżeli kierowca nie potrafi wyjaśnić lub uzasadnić tych zdarzeń lub usterek, funkcjonariusze mogliby kontynuować kontrolę.
- zanalizować przechowywane w jednostce pojazdowej pliki zawierające dane techniczne (*Technical Data*), a w szczególności:
 - dane dotyczące regulacji czasu;
 - dane kalibracyjne (ostatnich 5 kalibracji, nazwa warsztatu oraz numer karty warsztatowej).
 - Ostatnie z powyższych danych są przydatne w wykryciu zbyt wielu kalibracji, co może wskazywać, że zostały one przeprowadzone przy użyciu karty warsztatowej, która została skradziona lub zgłoszona jako utracona. Zaleca się, by funkcjonariusze służb kontrolnych we współpracy z organem wydającym karty (!) sprawdzili status zidentyfikowanych kart warsztatowych, w tym ich ważność w dniach, w których zostały one użyte do kalibracji jednostki pojazdowej.
- 2.13. Jeżeli po przeanalizowaniu wszystkich danych, o których mowa w punktach 2.14-2.19, funkcjonariusz służb kontrolnych w dalszym ciągu podejrzewa nieprawidłowości, mógłby wczytać plik zawierający dane szczegółowe dotyczące prędkości za okres ostatnich 24 godzin i przy pomocy posiadanego oprogramowania sprawdzić, czy miały miejsce nierealistyczne wzrosty lub spadki przyspieszenia pojazdu oraz, w stosownych przypadkach, czy profil jazdy jest spójny z innymi dokumentami znajdującymi się w pojeździe oraz z oświadczeniami kierowcy (liczba przerw w podróży, prędkość w regionie górzystym lub na obszarach miejskich itp.). Tego rodzaju dowody w połączeniu ze wspomnianymi wcześniej mogłyby uzasadnić podejrzenie, że zainstalowano urządzenie służące do manipulacji.
- 2.14. Metoda ta wymaga dysponowania w punkcie kontrolnym odpowiednim oprogramowaniem, umożliwiającym generowanie czytelnych wskazań zmian prędkości w czasie, pozwalających określić nietypowe wahania przyspieszenia i uwydatnić, czy ogólnie rzecz biorąc automatycznie zasygnalizować:
- nierealistyczne wzrosty lub spadki przyspieszenia pojazdu;
 - wszelkie podejrzone kalibracje jednostki pojazdowej;
 - przerwy zasilania.

D. Metoda jednego punktu kontrolnego oparta na technicznej kontroli plomb

- 2.15. Jeśli to możliwe i bezpieczne, funkcjonariusze służb kontrolnych mogliby skontrolować plomby. Jeżeli plomb nie ma albo są zniszczone lub uszkodzone, należy poprosić kierowcę o wytłumaczenie tego faktu.

(!) Do przesłania odpowiedniego wniosku do innych organów wydających karty należy wykorzystać TACHONET.

- 2.16. Jeżeli kierowca jest w stanie przedstawić pisemne oświadczenie zgodnie z załącznikiem I rozdział V pkt 4 lub wymogiem 253 załącznika IB do rozporządzenia (EWG) nr 3821/85, wówczas funkcjonariusze służb kontrolnych mogliby zażądać od kierowcy udania się do warsztatu celem ponownego zaplombowania systemu i ponownej kalibracji urządzenia.
- 2.17. Jeżeli kierowca nie dysponuje powyższym oświadczeniem, mogłoby to stanowić naruszenie przepisów i zaleca się, by kierowca wraz z pojazdem został skierowany bezpośrednio do uprawnionego warsztatu w towarzystwie funkcjonariusza służb kontrolnych celem kontroli urządzenia jak przewidziano w poniższym rozdziale 3.

E. Skierowanie pojazdu do warsztatu

- 2.18. Jeżeli po przeprowadzeniu kontroli drogowej z wykorzystaniem przedstawionych wyżej metod utrzymuje się uzasadnione podejrzenie, że zainstalowano urządzenie służące do manipulacji, funkcjonariusze służb kontrolnych mogliby skierować pojazd bezpośrednio do uprawnionego warsztatu. Funkcjonariusze służb kontrolnych (lub właściwe organy krajowe) mogliby być upoważnieni do nakazania uprawnionym warsztatom przeprowadzenia określonych badań opracowanych z myślą o wykryciu urządzeń służących do manipulacji.
- 2.19. W większości przypadków te szczególne badania umożliwiałyby wykrycie błędnego sparowania między czujnikiem ruchu a jednostką pojazdową, co może wskazywać na obecność urządzenia służącego do manipulacji. Badania takie mogłyby obejmować (zob. opis w rozdziale 3):
- kontrolę plomb i tabliczek pomiarowych;
 - badanie przewodu referencyjnego;
 - analizę wczytanych plików danych.
- 2.20. W przypadku wykrycia urządzeń służących do manipulacji, niezależnie od tego, czy zostały one faktycznie użyte przez kierowcę, urządzenia rejestrujące (w tym ewentualnie urządzenie służące do manipulacji, jednostka pojazdowa lub jej komponenty, a także karta kierowcy) mogłyby zostać usunięte z pojazdu i wykorzystane jako dowód.
- 2.21. Uprawnione warsztaty mogłyby również zostać dodatkowo zobowiązane do skontrolowania, czy urządzenie rejestrujące: a) działa prawidłowo; b) prawidłowo zapisuje i przechowuje dane; oraz czy c) parametry kalibracji są właściwe.
- 2.22. W przypadku pojazdów wyposażonych w urządzenia rejestrujące określone w załączniku IB, po wczytaniu wszystkich plików z danymi oraz ich zanalizowaniu (ze zwróceniem uwagi na nienaruszony podpis cyfrowy), a także po sprawdzeniu, czy nie zainstalowano urządzenia służącego do manipulacji, zaleca się, by urządzenie rejestrujące zostało ponownie kompletnie skalibrowane i opatrzone nową tabliczką pomiarową. Zaleca się również, by uprawniony warsztat dokonał ponownego zaplombowania systemu jedynie pod nadzorem organu kontrolnego.
- 2.23. Urządzenia rejestrujące w rozumieniu załącznika I mogłyby, po usunięciu wszelkich urządzeń służących do manipulacji, zostać skontrolowane pod kątem ich prawidłowego funkcjonowania i właściwego stosowania, a także zostać ponownie kompletnie skalibrowane i opatrzone nowymi tabliczkami pomiarowymi. Zaleca się, by uprawniony warsztat dokonał ponownego zaplombowania systemu jedynie pod nadzorem organu kontrolnego.

F. Kontrole pojazdów lub danych na terenie przedsiębiorstwa

- 2.24. Zaleca się, by właściwe organy państw członkowskich korzystały z możliwości kontrolowania pojazdów (i jednostek pojazdowych) oraz kierowców (i kart kierowców) znajdujących się na miejscu w trakcie kontroli na terenie przedsiębiorstwa.
- 2.25. Dane, którymi zarządza przedsiębiorstwo, muszą być przechowywane przez okres co najmniej jednego roku i muszą być udostępniane do wglądu na każde żądanie funkcjonariuszy służb kontrolnych. W związku z tym w ramach standardowej procedury kontroli funkcjonariusze służb kontrolnych mogliby kontrolować każdy pojazd znajdujący się na terenie przedsiębiorstwa i podejmować wszelkie badania i czynności, jakie uznają za stosowne, ograniczając jednocześnie do minimum opóźnienia, na jakie w związku z tym mogliby zostać narażeni kierowcy i pojazdy.
- 2.26. Tego rodzaju kontrole na terenie przedsiębiorstw mogłyby również uwzględniać możliwość wystąpienia sytuacji, w której na terenie przedsiębiorstwa znajdują się pojazdy z urządzeniami rejestrującymi objętymi przepisami zarówno załącznika I, jak i załącznika IB, w związku z czym właściwe byłoby odpowiednie przygotowanie i wyposażenie funkcjonariuszy służb kontrolnych na taką ewentualność.

PODSUMOWANIE**ZAPOBIEGANIE INGERENCJOM W SYSTEM TACHOGRAFU CYFROWEGO**

Krajowe strategie kontroli mogłyby być formułowane z myślą o wspieraniu skutecznych (przeprowadzanych w ramach kontroli drogowych lub na terenie przedsiębiorstw) kontroli pojazdów, które mogą być wyposażone w urządzenia służące do manipulacji.

Właściwie przeszkoleni i wyposażeni funkcjonariusze służb kontrolnych mieliby możliwość szybkiego dostępu do danych z jednostek pojazdowych, ich wczytania i analizy, a także natychmiastowego przeprowadzania kontroli, jak również mieliby możliwość dokonywania odpowiednich analiz danych przechowywanych elektronicznie oraz wykresówek, kart i wydruków.

Państwa członkowskie mogłyby opracować odpowiednie strategie, tak by zapewnić począwszy od 2010 r. kontrolowanie pojazdów pod kątem obecności urządzeń służących do manipulacji przy użyciu jednej z poniższych metod:

- metody dwóch punktów kontrolnych z analizą faktycznej prędkości oraz odległości;
- metody jednego punktu kontrolnego ze szczegółową analizą wczytanych danych;
- metody jednego punktu kontrolnego opartej na technicznej kontroli plomb.

Orientacyjnie 10 % kontrolowanych ogółem pojazdów (poddawanych badaniom przydatności do ruchu drogowego, kontrolom przestrzegania okresów kierowania pojazdem lub innym kontrolom) mogłoby również być przedmiotem kontroli mających na celu wykrycie urządzeń służących do manipulacji, przy czym w gestii państw członkowskich pozostaje opracowanie najskuteczniejszych środków i włączenie ich do krajowych strategii.

W przypadku posiadania dostatecznych dowodów uzasadniających podejrzenia, funkcjonariusze służb kontrolnych mogliby skierować pojazd bezpośrednio do uprawnionego warsztatu celem przeprowadzenia dalszych badań.

W przypadku wykrycia urządzeń służących do manipulacji, niezależnie od tego, czy zostały one faktycznie użyte przez kierowcę, zaleca się usunięcie takich urządzeń z pojazdu i wykorzystanie ich jako dowód zgodnie z krajowymi przepisami dotyczącymi postępowania z tego rodzaju materiałami dowodowymi. W przypadku stwierdzenia, że posłużono się takimi urządzeniami, funkcjonariusze służb kontrolnych mogliby wszczynać właściwe procedury i nakładać związane z nimi kary, ponieważ stanowi to bardzo poważne naruszenie przepisów.

Rozdział 3: Przeszkolenie, wyposażenie oraz najlepsze praktyki

- 3.1. Państwa członkowskie powinny wprowadzić zapewnienie właściwego przeszkolenia funkcjonariuszy służb kontrolnych pod kątem wykonywanych przez nich czynności, można by jednak również zorganizować odpowiednie szkolenia dla wszystkich pozostałych zainteresowanych stron; korzystne i bardzo pożądane byłoby zorganizowanie dla funkcjonariuszy służb kontrolnych różnych państw członkowskich wspólnych spotkań i podjęcie odpowiednich działań na rzecz koordynacji, tak by zharmonizować najlepsze praktyki i upowszechnić zgromadzone doświadczenia wśród zainteresowanych.
- 3.2. Funkcjonariusze służb kontrolnych powinni być odpowiednio wyposażeni na potrzeby prowadzenia różnego rodzaju kontroli związanych z tachografami cyfrowymi. Oznacza to, że powinni dysponować właściwymi narzędziami, które umożliwią im wczytanie, odczytanie i wydrukowanie danych z urządzeń rejestrujących. Państwa członkowskie mogłyby podjąć odpowiednie starania by zagwarantować, że dostateczna liczba funkcjonariuszy służb kontrolnych jest odpowiednio wyposażona.
- 3.3. Najlepsze praktyki w zakresie wykrywania i zapobiegania, zarówno w ramach kontroli drogowych, jak i kontroli na terenie przedsiębiorstw (takie jak stosowanie przewodu referencyjnego, technika oparta na znanej odległości, wykrywanie nietypowych profili odległości lub prędkości, przerwy zasilania, zniszczone plomby), mogłyby być upowszechniane i propagowane wśród zainteresowanych.

Rozdział 4: Kontrole przeprowadzane przez warsztaty

Warsztaty i instalatorzy stanowią kluczowe ogniwo w łańcuchu bezpieczeństwa systemu tachografu, niezależnie od tego, czy chodzi o tachografy analogowe czy cyfrowe. Podstawą zatwierdzenia instalatorów i warsztatów musi być zbiór przejrzystych kryteriów krajowych, dzięki którym można zapewnić ich wiarygodność. W tym celu zaleca się, by państwa członkowskie zagwarantowały, że warsztaty uprawnione do instalowania, aktywacji, kalibracji, inspekcji oraz naprawy urządzeń rejestrujących są zatwierdzone, okresowo kontrolowane i certyfikowane, a także uzyskują we właściwym czasie dostęp do odpowiednich, aktualnych informacji. Zaleca się również, by właściwe organy przekazywały instalatorom i warsztatom jasne instrukcje i wskazówki dotyczące ich obowiązków i zakresu odpowiedzialności, a w szczególności zrozumienia roli odgrywanej przez nich w ramach całościowego bezpieczeństwa systemu. Zaleca się również, by te organy, które udzielają uprawnień warsztatom i instalatorom, udostępniały za pośrednictwem Komisji wszystkim pozostałym państwom członkowskim dokładne i okresowo aktualizowane informacje na temat oznaczeń plomb, a także szczegółowe dane dotyczące każdego warsztatu działającego na ich terytorium oraz jego statusu.

A. Podstawa prawna

- 4.1. Zasadniczo pojazdy są kierowane do warsztatu celem inspekcji, jeżeli:
 - a) wymagana jest kontrola tachografu zgodnie z przepisami załączników do rozporządzenia (EWG) nr 3821/85;
 - b) pojazd przechodzi roczne badanie techniczne zgodnie z przepisami załącznika II do dyrektywy 96/96/WE;
 - c) funkcjonariusze służb kontrolnych kierują pojazd do warsztatu w celu przeprowadzenia bardziej szczegółowej kontroli urządzenia rejestrującego;
 - d) urządzenie rejestrujące wymaga naprawy lub wymiany.
- 4.2. Warsztatom i instalatorom można by nakazać dokonywanie we wszystkich tych sytuacjach wzrokowej i fizycznej kontroli plomb urządzenia, a także obecności tabliczki znamionowej producenta i tabliczki pomiarowej.
- 4.3. Właściwe organy państw członkowskich mogłyby okresowo przypominać warsztatom, że za każdym razem, kiedy dokonują one kontroli systemu tachografu oraz ponownego nałożenia plomb i przytwierdzenia tabliczki pomiarowej, stanowi to faktyczne potwierdzenie, że system jest zabezpieczony, działa prawidłowo, dokonuje poprawnych zapisów i nie są do niego przyłączone żadne urządzenia służące do manipulacji.
- 4.4. Warsztatom można by przypominać, że mogą dopuścić się poważnego naruszenia, jeżeli świadomie dokonują ponownego nałożenia plomb na system tachografu bez uprzedniego demontażu wszelkich urządzeń służących do manipulacji, które zdarzyło im się odkryć, lub bez zażądania usunięcia takich urządzeń. Jeżeli zostanie następnie stwierdzona obecność urządzenia służącego do manipulacji, niezależnie od tego, czy zostało ono użyte, oraz fakt ponownego nałożenia plomb na system i przytwierdzenia tabliczki pomiarowej przez warsztat, wówczas warsztat ten i poszczególni instalatorzy mogą zostać uznani za odpowiedzialnych za poważne naruszenie.
- 4.5. Uwzględniając istotną rolę warsztatów i instalatorów w zapewnieniu bezpieczeństwa systemu, zaleca się, by właściwe organy państw członkowskich przewidziały odpowiednie sankcje, obejmujące również – jeżeli warsztaty nie są już godne zaufania – utratę przez nie uprawnień do wykonywania czynności związanych z tachografami.
- 4.6. Państwa członkowskie mogłyby też przypominać warsztatom, że mają one prawo do odmowy wykonania wszelkich inspekcji lub kalibracji w pojazdach, co do których podejrzewają lub mają pewność, że zainstalowano w nich urządzenia służące do manipulacji. Właściwe organy mogłyby udzielać warsztatom wsparcia w sytuacji, kiedy przed kontynuowaniem inspekcji domagają się one usunięcia urządzenia służącego do manipulacji. Dopóki urządzenie służące do manipulacji nie zostanie usunięte, warsztat może zawsze odmówić ponownego nałożenia plomb na połączenia interfejsów lub przytwierdzenia plakietki pomiarowej.
- 4.7. Państwa członkowskie, które uznają to za wskazane, mogą zobowiązać uprawnione warsztaty do informowania o wystąpieniu sytuacji opisanych w punktach 4.4-4.6.
- 4.8. Natomiast państwa członkowskie, które nie uważają podejmowania takich działań przez warsztaty za właściwe, mogłyby nałożyć na warsztaty obowiązek przechowywania odpowiednich raportów przez określony okres i udostępniania ich na wniosek właściwych organów. Okres ten mógłby wynosić co najmniej 24 miesiące, co odpowiadałoby minimalnemu okresowi, który musi upłynąć między inspekcjami urządzeń rejestrujących.
- 4.9. Warsztatom można by ponadto przypominać, że zwykle usunięcie z pojazdu urządzenia służącego do manipulacji niekoniecznie zwalnia przedsiębiorcę lub kierowcę od odpowiedzialności za wszelkie naruszenia, gdyż jest bardzo prawdopodobne, że dotychczas zarejestrowane dane, przechowywane w jednostce pojazdowej i na kartach poszczególnych kierowców, zostały zmanipulowane. Nie zgłaszając takich sytuacji, warsztaty mogłyby zostać uznane za współodpowiedzialne za ewentualne wykroczenia i przestępstwa popełniane przez przedsiębiorców i kierowców i mogłyby podlegać takim samym sankcjom.
- 4.10. Warsztaty i instalatorzy mogłyby jednak zgłaszać przypadki użycia lub obecności urządzeń służących do manipulacji właściwym organom, które z kolei mogłyby np. przewidzieć systemy nagród lub zachęt, skłaniające warsztaty do przekazywania informacji przyczyniających się do wykrycia urządzeń służących do manipulacji i wszelkich innych ingerencji w system tachografu oraz pozwalających im zapobiec.
- 4.11. Poniższe wytyczne i zalecenia nie mają wyczerpującego charakteru, a ich zastosowanie może w określonych okolicznościach nie przynieść pożądanego rezultatu, np. gdy przewodu referencyjnego (pkt 1.23) nie można podłączyć do czujnika ruchu. W takich przypadkach państwa członkowskie mogłyby opracować alternatywne metody o takiej samej skuteczności. Tego rodzaju środki alternatywne mogłyby być upowszechniane na szeroką skalę wśród organów kontrolnych.

4.12. Ponieważ niniejsze wytyczne dotyczą obu typów tachografów w rozumieniu rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 i załączników do niego, państwa członkowskie mogą już dysponować metodami, procedurami i wytycznymi ustalonymi w odniesieniu do kontroli tachografów analogowych i wykrywania urządzeń służących do manipulacji. Dlatego też wytyczne zawarte w niniejszym zaleceniu Komisji nie powinny być traktowane jako zastępujące istniejące już środki lub jako odstępstwo od tych środków, lecz jako ich wsparcie, w szczególności w odniesieniu do tachografu cyfrowego, w przypadku którego metodyka może być wprawdzie inna, ale cel pozostaje ten sam. Zaleca się, by tam, gdzie stosowane są już środki w odniesieniu do kontroli tachografów analogowych, zostały one rozszerzone – w stosownych przypadkach – na tachografy cyfrowe. Dotyczy to przykładowo płatności na rzecz warsztatów z tytułu wykonania określonych czynności wskazanych przez funkcjonariuszy służb kontrolnych, którzy skierowali pojazd do uprawnionego warsztatu.

B. Brakujące lub zniszczone plomby

- 4.13. Warsztaty mogą zawsze sprawdzić, czy plomby są nałożone i czy nie są one zniszczone lub uszkodzone.
- 4.14. W żadnym wypadku nie można ponownie nałożyć plomb ani przytwierdzić plakietki pomiarowej, jeżeli system nie został przywrócony do stanu, w którym spełnia on wymogi rozporządzenia.
- 4.15. Warsztaty mogłyby odnotować brak plomb w sprawozdaniu z inspekcji lub w rejestrze inspekcji oraz przeprowadzić dalsze kontrole (takie jak kontrola przewodu referencyjnego) i inspekcje, tak by zapewnić, że w pojeździe nie ma żadnego urządzenia służącego do manipulacji.
- 4.16. Jeżeli zgodnie z pkt 4 rozdziału V załącznika I do rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 oraz wymogiem 252 załącznika IB do tegoż rozporządzenia plomby zostały usunięte w nagłym wypadku lub celem zainstalowania lub naprawy ogranicznika prędkości, wówczas każdy przypadek zniszczenia takiej plomby wymaga sporządzenia pisemnego oświadczenia podającego powody takiego działania, które powinno być przekazane właściwemu organowi.
- 4.17. W innych przypadkach warsztat mógłby przeprowadzić pełną kontrolę przy zastosowaniu poniższych zalecanych metod i szczegółowo poinformować właściwy organ o wykonanych czynnościach i swoich obserwacjach.

C. Analiza zapisów danych

- 4.18. Szczególnie w przypadku tachografu cyfrowego dane, które – jeśli to możliwe, wraz z podpisem cyfrowym – mogłyby zostać wyczytane w warsztacie i włączone do sprawozdania z kontroli, powinny spełniać wymogi określone w sekcji 4.4 (Ogólny cel zabezpieczenia czujnika ruchu) i sekcji 4.4 (Ogólny cel zabezpieczenia przyrządu rejestrującego) dodatku 10 do załącznika IB do rozporządzenia (EWG) nr 3821/85. Dodatek 1 zawiera pełny wykaz danych w sprawozdaniu z kontroli.
- 4.19. Warsztat mógłby również wczytać z jednostki pojazdowej i przeanalizować plik *Events & Faults*. Zapisane w tym pliku zdarzenia i usterki obejmują między innymi (zob. także pełny wykaz w dodatku 2):
- próbę naruszenia zabezpieczeń;
 - błąd uwierzytelnienia czujnika ruchu;
 - nieupoważnioną zmianę czujnika ruchu;
 - nieupoważnione otwarcie obudowy;
 - zdarzenie przerwy zasilania;
 - usterkę czujnika.
- 4.20. Po demontażu urządzenia służącego do manipulacji wykrycie jego użycia staje się trudne, jednak kontrola pliku *Events & Faults* mogłaby wskazać na przerwy w zasilaniu, których nie można wyjaśnić. Ponadto szczegółowa analiza zapisu prędkości mogłaby wskazać na nietypowe wartości sygnału prędkości. Nierealistyczne przyspieszenia lub wyhamowania mogłyby być skutkiem włączenia lub wyłączenia urządzenia służącego do manipulacji.
- 4.21. W każdym przypadku warsztaty mogłyby wydrukować wczytany plik i włączyć wydruki do sprawozdania z inspekcji lub rejestru inspekcji (zob. rozdział 4) oraz, w stosownych przypadkach, odwołać się do wszelkich danych wczytanych przy użyciu karty warsztatowej.

- 4.22. Jeżeli dane z jednostki pojazdowej nie mogą zostać wczytane przy użyciu karty warsztatowej, jednostkę pojazdową można uznać za uszkodzoną. W takich przypadkach warsztaty mogłyby podjąć próbę naprawy urządzenia. Jeśli po próbie naprawy nadal niemożliwe jest wczytanie danych, należy sporządzić zaświadczenie o niemożności wczytania danych, którego kopię należy dołączyć do sprawozdania z badania.
- 4.23. Zaleca się, by kierowcy posiadali przy sobie zaświadczenie o niemożności wczytania danych wydane im przez warsztat, na wypadek późniejszych kontroli pojazdu z nieprawidłowo działającym tachografem cyfrowym. Zalecane jest również, by w przypadku zmiany kierowcy zaświadczenia takie pozostawały w pojeździe do czasu, kiedy przedsiębiorstwo transportowe może przejąć zaświadczenie w ramach swoich ogólnych obowiązków dokumentacyjnych i dokonać naprawy urządzenia.

D. Kontrola parowania między czujnikiem ruchu a jednostką pojazdową

- 4.24. W przypadku stwierdzenia, że od czasu poprzedniej inspekcji pojawiły się jakiegokolwiek z danych opisanych w poprzedniej sekcji, warsztat mógłby porównać dane identyfikacyjne czujnika ruchu podłączonego do skrzyni biegów z danymi sparowanego czujnika ruchu zarejestrowanego w jednostce pojazdowej.
- 4.25. Zastosowanie przewodu referencyjnego stanowi skuteczny sposób zbadania, czy określone rodzaje urządzeń służących do manipulacji zostały zainstalowane w pojeździe. Jeden koniec przewodu referencyjnego zostaje połączony z tyłem jednostki pojazdowej, zaś drugi koniec z czujnikiem ruchu. Jeżeli czujnik ruchu w skrzyni biegów nie został sparowany z jednostką pojazdową, wywoła to zdarzenie „błąd danych ruchu” lub usterkę czujnika. Komunikat taki wskazuje na obecność urządzenia służącego do manipulacji. Jeżeli wywołane zostanie takie zdarzenie, pojazd mógłby zostać skontrolowany pod kątem obecności ukrytych urządzeń.
- 4.26. Alternatywnie, w trakcie kontroli czujnik ruchu mógłby zostać odłączony i usunięty. Jeżeli nie było ingerencji w system tachografu cyfrowego, pojawi się komunikat o błędzie (brak czujnika ruchu). Jeżeli nie pojawi się taki komunikat, będzie to wskazywało na obecność innego, ukrytego czujnika ruchu lub innego elektronicznego urządzenia służącego do manipulacji.
- 4.27. Należy zauważyć, że przed zastosowaniem metody przewodu referencyjnego technicy w warsztacie (lub funkcjonariusze służb kontrolnych) muszą wprowadzić swoją kartę warsztatową (lub kartę kontrolną) celem dostarczenia wyjaśnienia dla wywołania zdarzenia „przerwa w zasilaniu” i jego zapisania w pliku *Events & Faults* jednostki pojazdowej. Nieuczynienie tego może w trakcie późniejszej inspekcji prowadzić do błędnego wskazania, że kierowca lub przedsiębiorca próbował ingerencji w zabezpieczenie czujnika ruchu.
- 4.28. Alternatywnie, choć nie zawsze jest to możliwe, można by porównać oznaczenia na czujniku ruchu w skrzyni biegów z danymi identyfikacyjnymi sparowanego czujnika ruchu zarejestrowanego w jednostce pojazdowej. Warsztaty mogłyby zatem dokonać następujących czynności:
- porównania informacji zapisanych na tabliczce pomiarowej z informacjami zawartymi w zapisach jednostki pojazdowej. W przypadku stwierdzenia niezgodności mogłyby zostać poinformowane organy kontrolne państw członkowskich, a zdarzenie mogłoby zostać zapisane w sprawozdaniu z inspekcji i w rejestrze inspekcji;
 - porównania numeru identyfikacyjnego czujnika ruchu nadrukowanego na jego obudowie z informacjami zawartymi w zapisach jednostki pojazdowej. W razie potrzeby, w celu kontroli elektronicznej identyfikacji czujnika ruchu, można posłużyć się elektronicznym instrumentem kontrolnym. W przypadku niezgodności między numerami identyfikacyjnymi można założyć, że zainstalowano urządzenie służące do manipulacji. Organy kontrolne państw członkowskich mogłyby zostać poinformowane, a zdarzenie mogłoby zostać zapisane w sprawozdaniu z inspekcji i w rejestrze inspekcji.

E. Procedury szczególne w wyniku kontroli drogowej

- 4.29. Jeżeli funkcjonariusze służb kontrolnych zdecydowali się na skierowanie podejrzanego pojazdu do warsztatu, mogłyby w pierwszej kolejności nakazać warsztatom i instalatorom wczytanie wszystkich plików z jednostki pojazdowej. Należą do nich pliki *Overview*, *Detailed Speed*, *Technical Data* oraz *Events & Faults*. Plikom tym muszą towarzyszyć odpowiednie podpisy cyfrowe.
- 4.30. Pełna kontrola mogłaby zostać przeprowadzona zarówno na podstawie zapisanych danych, jak również przy użyciu środków technicznych (przewód referencyjny, kontrola plomb itp.).
- 4.31. W przypadku stwierdzenia poważnych niezgodności, ale przy jednoczesnym braku wykrycia urządzenia służącego do manipulacji, można by wyciągnąć wniosek, że urządzenie takie było używane, a następnie zostało usunięte. W takim przypadku funkcjonariusze służb kontrolnych powinni poinformować organ koordynujący działania kontrolne, zgodnie z art. 2 dyrektywy 2006/22/WE, i/lub organ łącznikowy, zgodnie z art. 7 tej samej dyrektywy, jeżeli pojazd jest zarejestrowany w innym państwie członkowskim. Może to prowadzić do podjęcia działań wyjaśniających w odniesieniu do innych pojazdów należących do danego przedsiębiorstwa.

Rozdział 5: Sprawozdania warsztatów oraz audyt warsztatów

- 5.1. Warsztaty mogłyby sporządzać sprawozdania z inspekcji każdego pojazdu, którego urządzenie rejestrujące muszą być kontrolowane, zarówno wówczas, gdy stanowi to element inspekcji okresowej, jak i na żądanie właściwego organu krajowego. Mogłyby one również ujmować w rejestrze wszystkie sprawozdania z inspekcji.
- 5.2. Warsztaty mogłyby przechowywać sprawozdania z inspekcji przez okres co najmniej dwóch lat od chwili ich sporządzenia oraz, na każde żądanie właściwych organów krajowych, udostępniać zapisy dotyczące wszystkich inspekcji i kalibracji za ten sam okres.
- 5.3. Dokonane przez uprawnione warsztaty ustalenia (zniszczone, uszkodzone lub brakujące plomby; brak tabliczek; brak pełnych danych lub niezgodność danych zapisanych w jednostce pojazdowej z danymi czujnika ruchu; wykrycie urządzeń służących do manipulacji; kopie wydruków dotyczących pliku *Events & Faults* oraz wszelkich innych odpowiednich wydruków) mogłyby na przykład stanowić część okresowej sprawozdawczości i właściwe organy państw członkowskich zachęca się do zagwarantowania, że tak jest w rzeczywistości.
- 5.4. Nieprzekazanie przez warsztaty prawidłowo sporządzonych sprawozdań z inspekcji państwa członkowskie mogłyby traktować jako naruszenie przepisów, które może prowadzić do cofnięcia przyznanych warsztatowi uprawnień.
- 5.5. Co najmniej raz na dwa lata państwa członkowskie mogłyby przeprowadzać audyty sporządzanych przez warsztaty sprawozdań z inspekcji oraz rejestrów inspekcji. Takie audyty mogłyby obejmować wrywkową kontrolę sprawozdań z inspekcji i kalibracji tachografów cyfrowych. Można by również kontrolować karty warsztatowe, a także okresowo wczytywać zapisane na nich dane, tak by uniknąć ich utraty lub zastąpienia nowymi danymi.

PODSUMOWANIE**ZAPOBIEGANIE INGERENCJOM W SYSTEM TACHOGRAFU CYFROWEGO INSPEKCJE W WARSZTATACH**

Zatwierdzając oraz regularnie kontrolując warsztaty, państwa członkowskie powinny upewnić się, że ich personel jest właściwie przeszkolony i ma dostęp do niezbędnego wyposażenia umożliwiającego wczytanie danych i przeprowadzenie określonych badań.

Właściwe organy mogłyby nakazać warsztatom, by w przypadku wykrycia urządzenia służącego do manipulacji nie dokonywały ponownego nałożenia plomb na tachograf cyfrowy dopóki urządzenie takie nie zostanie usunięte, a tachograf poddany ponownej, pełnej kalibracji, tak aby działał prawidłowo. Właściwe organy mogłyby także nakazać warsztatom usunięcie tabliczki pomiarowej.

Inspekcje przeprowadzane przez warsztaty mogłyby obejmować:

- fizyczne kontrole plomb, tabliczki pomiarowej i tabliczki znamionowej producenta;
- analizę wczytanych plików danych, w szczególności pliku *Events & Faults*;
- tam gdzie to stosowne, badanie przy użyciu przewodu referencyjnego.

Warsztaty mogłyby odnotowywać brak plomb lub uszkodzone plomby w sprawozdaniu z inspekcji oraz załączać do tego sprawozdania wydruki wczytanych plików. Sprawozdania z inspekcji mogłyby być udostępniane organom krajowym przez okres dwóch lat.

Okresowe kontrole warsztatów dokonywane przez państwa członkowskie mogłyby obejmować audyt procedur inspekcji, w tym wrywkową kontrolę sprawozdań z inspekcji.

Państwa członkowskie mogłyby zapewnić informowanie właściwych organów przez warsztaty o każdym przypadku wykrycia urządzenia służącego do manipulacji lub stwierdzenia poważnych niezgodności pozwalających przypuszczać, że urządzenie takie zostało użyte, a następnie zdemontowane.

Jeżeli pojazd jest zarejestrowany w innym państwie członkowskim, wówczas państwa członkowskie mogłyby informować organ łącznikowy celem podjęcia działań wyjaśniających w odniesieniu do innych pojazdów należących do danego przedsiębiorstwa.

Rozdział 6: Przepisy końcowe

- 6.1. Wykrywanie przypadków użycia urządzeń służących do manipulacji systemu tachografu oraz zapobieganie ich użyciu stanowi ciągły proces, który wymaga stałego zaangażowania. Wraz z postępem technicznym rośnie liczba możliwości ingerencji w system, a tym samym ewentualnych zagrożeń. W związku z tym istotna rola przypada wszystkim podmiotom zaangażowanym w zapewnienie bezpieczeństwa systemu tachografu, w tym funkcjonariuszom służb kontrolnych, uprawnionym warsztatom i instalatorom oraz przestrzegającym przepisów przedsiębiorcom i kierowcom.
 - 6.2. Na szczeblu krajowym należy zachęcać państwa członkowskie do pozyskiwania jak największej ilości informacji oraz do opracowywania własnych strategii przeciwdziałania zagrożeniom, a także udzielać im wyraźnego wsparcia w upowszechnianiu zgromadzonych informacji. Komisja powinna być informowana o nowych lub odmiennych zagrożeniach dla systemu tachografu oraz próbach jego manipulacji.
 - 6.3. Na szczeblu wspólnotowym Komisja będzie nadal obserwowała rozwój sytuacji oraz stosowanie przepisów, a także starała się zapewnić wsparcie i współpracę wszystkich państw członkowskich i przedstawicieli sektora.
-