EMPFEHLUNGEN

KOMMISSION

EMPFEHLUNG DER KOMMISSION

vom 23. Januar 2009

Leitlinien zur optimalen Vorgehensweise bei der Prüfung von Kontrollgeräten im Rahmen von Fahrzeugkontrollen auf der Straße und durch zugelassene Werkstätten

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2009) 108)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2009/60/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf die Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr sowie zur Aufhebung der Richtlinie 88/599/EWG des Rates ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 11 Absatz 1,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Kommission hat nach Artikel 11 Absatz 1 der Richtlinie 2006/22/EG Leitlinien für bewährte Verfahren bei der Durchführung von Fahrzeugkontrollen durch Kontrollbeamte auf der Straße, auf dem Betriebsgelände von Unternehmen oder durch zugelassene Werkstätten und Installateure zu erstellen.
- (2) Kontrollgeräte im Straßenverkehr sind notwendig, um die Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer aufzuzeichnen und zu gewährleisten, dass die zuständigen nationalen Kontrollstellen die Einhaltung der Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Straßenverkehr wirksam überprüfen können.
- (3) Um das einwandfreie und zuverlässige Funktionieren des Kontrollgerätes sowie die Datenaufzeichnung und -speicherung zu gewährleisten, sind nach dem Einbau des Kontrollgerätes regelmäßige Kontrollen und Überprüfungen notwendig.

- (4) Allerdings scheinen regelmäßige Kontrollen und Überprüfungen nicht mit einer Häufigkeit zu erfolgen, die geeignet ist, diejenigen Fahrer und Unternehmen wirkungsvoll abzuschrecken, die durch Verwendung von Manipulationsgeräten und ähnlichen Instrumenten den Versuch unternehmen, das System zu täuschen.
- (5) Die von Sachverständigen vorgenommenen Untersuchungen und erhobenen Informationen belegen die weite Verbreitung von Versuchen zur Fehlleitung des Fahrtenschreibersystems bei Fahrzeugen mit analogen Fahrtenschreibern, und mittlerweile erfolgen ähnliche Manipulationsversuche und -eingriffe auch bei digitalen Fahrtenschreibersystemen.
- (6) Bei diesen Untersuchungen hat sich auch gezeigt, dass diverse Manipulationen möglich sind und im Straßenverkehr nachweislich vorgenommen wurden, um das Fahrtenschreibergerät und insbesondere das digitale Fahrtenschreibersystem fehlerzuleiten.
- (7) Diese Manipulationsversuche und -eingriffe stellen eine erhebliche Gefährdung der Straßenverkehrssicherheit dar und beeinträchtigen überdies den fairen Wettbewerb und die Arbeitsbedingungen der Fahrer in unannehmbare Weise.
- (8) Aufgrund der gegenüber dem analogen Fahrtenschreiber verbesserten Sicherheit des digitalen Fahrtenschreibers können Eingriffe und Versuche zur Manipulation des Systems leichter ermittelt werden; damit steigt für gewissenlose Fahrer und Unternehmen das Risiko, überführt zu werden, entsprechend an, was eine beträchtliche abschreckende Wirkung haben dürfte.

⁽¹⁾ ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 35.

- (9) Daher ist diese Empfehlung darauf ausgerichtet, die Mitgliedstaaten bei der Annahme von Verfahren und Methoden zu unterstützen, die auf der Grundlage von Forschung und technischem Know-how der Branche die Möglichkeiten zur Betrugsermittlung und -vermeidung erheblich verbessern.
- (10) Insbesondere werden in dieser Empfehlung die im Zuge der Forschungsarbeiten der gemeinsamen Forschungsstelle ermittelten optimalen Verfahren bei der Durchführung von Kontrollen dargelegt.
- (11) Diese Empfehlung bildet zusammen mit der vorgeschlagenen Richtlinie über zusätzliche Straßenkontrollen ein Paket von Durchsetzungsmaßnahmen, die darauf ausgerichtet sind, Geräte zur Fehlleitung des digitalen Fahrten-schreibersystems wirkungsvoller zu ermitteln und deren Verwendung zu unterbinden.
- (12) Die in dieser Empfehlung vorgesehenen Maßnahmen stehen im Einklang mit der Stellungnahme des durch Artikel 18 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates ⁽¹⁾ eingesetzten Ausschusses —

EMPFEHLT:

1. Die im Anhang zu dieser Empfehlung enthaltenen Leitlinien zur optimalen Überprüfung von Fahrzeugen durch Kontrollbeamte auf der Straße oder auf dem Betriebsgelände von Unternehmen oder durch Installateure und Techniker in von der zuständigen Behörde des betreffenden Mitgliedstaats zugelassenen Werkstätten mit dem Ziel, die Nutzung von Geräten zur Manipulation von Kontrollgeräten im Straßenverkehr zu ermitteln und zu unterbinden, sollten angenommen und angewandt werden.
2. Diese Leitlinien sollten, soweit zweckmäßig, im Rahmen der in Artikel 2 der Richtlinie 2006/22/EG genannten nationalen Kontrollstrategien angewandt werden.

Brüssel, den 23. Januar 2009

Für die Kommission
Antonio TAJANI
Vizepräsident

⁽¹⁾ ABl. L 370 vom 31.12.1985, S. 8.

ANHANG

EMPFEHLUNGEN FÜR MASSNAHMEN DER MITGLIEDSTAATEN ZUR ERMITTLUNG UND UNTERBINDUNG DER VERWENDUNG VON MANIPULATIONSGERÄTEN

INHALTSVERZEICHNIS

KAPITEL 1: EINLEITUNG

KAPITEL 2: WIRKSAME FAHRZEUGKONTROLLEN AUF DER STRASSE

- A. Organisation und Ausrüstung
- B. Methoden mit zwei Kontrollpunkten zur Analyse der tatsächlichen Fahrzeuggeschwindigkeit oder Fahrstrecke
- C. Einfache Kontrolle auf Grundlage einer detaillierten Analyse der heruntergeladenen Daten
- D. Einfache Kontrolle auf Grundlage einer technischen Überprüfung der Plomben
- E. Verweis des Fahrzeugs an eine Werkstatt
- F. Überprüfung von Fahrzeugen oder Daten auf Unternehmensgelände

KAPITEL 3: AUSBILDUNG, AUSTRÜSTUNG UND OPTIMALE VORGEHENSWEISE

KAPITEL 4: WERKSTATTINSPEKTIONEN

- A. Rechtsgrundlage
- B. Verletzte oder fehlende Plomben
- C. Analyse der Datenaufzeichnungen
- D. Kontrolle der Koppelung des Weg- und/oder Geschwindigkeitsgebers mit der Fahrzeugeinheit
- E. Besondere Verfahren infolge einer Kontrolle auf der Straße

KAPITEL 5: WERKSTATTBERICHTE UND ÜBERPRÜFUNG VON WERKSTÄTTEN

KAPITEL 6: SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Kapitel 1: Einleitung

- 1.1. In dieser Empfehlung der Kommission werden Maßnahmen beschrieben, die den Mitgliedstaaten nahegelegt werden könnten, um der mit der Verwendung von Geräten zur Manipulation von Fahrtenschreibern verbundenen Gefährdung zu begegnen und sie durch präventive Gegenmaßnahmen auszuräumen.
- 1.2. Das Vorhandensein von Manipulationsgeräten in Fahrzeugen in der Absicht zum Eingriff in das ordnungsgemäße Funktionieren des digitalen Fahrtenschreibersystems stellt eine der schwerwiegendsten Gefährdungen der Systemsicherheit dar. Die Verwendung oder Absicht zur Verwendung dieser Geräte verzerrt den fairen Wettbewerb, da gewissenlose Unternehmen und Fahrer sich dadurch unlautere Vorteile verschaffen, und ist außerdem mit nicht hinnehmbaren negativen Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen der Fahrer verbunden, die wegen dieser Geräte länger als gesetzlich erlaubt fahren können oder müssen. Dadurch kann die Verkehrssicherheit, deren Verbesserung eines der Ziele der Kommission für die nächsten Jahre ist, für alle Straßenbenutzer beeinträchtigt werden.
- 1.3. Außerdem müssen gesetzestreue Unternehmen und Fahrer sich auf den digitalen Fahrtenschreiber verlassen können, und die nationalen Kontrollbehörden müssen unabhängig davon, ob die untersuchten Daten von der Fahrzeugeinheit oder der Fahrkarte stammen, sicher sein können, dass die von den Kontrollgeräten erfassten und gespeicherten Informationen korrekt und vollständig sind. Damit die Zuverlässigkeit der Daten gewährleistet ist, muss das Kontrollgerät regelmäßigen Kontrollen und Überprüfungen unterzogen werden, um sicherzustellen, dass es ordnungsgemäß funktioniert und eingesetzt wird.

- 1.4. Langfristig ist die Gesamtsicherheit des Systems und seiner Komponenten für die Gewährleistung der Integrität und Authentizität der gespeicherten Daten von entscheidender Bedeutung. Um den am weitesten verbreiteten missbräuchlichen Praktiken und Versuchen zur Manipulation des Systems ein Ende zu setzen, wird die Kommission, soweit zweckmäßig, die Möglichkeit prüfen, im Rahmen der Überarbeitung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 und ihrer Anhänge neue, detailliertere Rechtsvorschriften einzuführen.
- 1.5. Kurzfristig könnten allerdings die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten zweckmäßige und wirksame Maßnahmen entwickeln, um die Wahrscheinlichkeit der Ermittlung von Manipulationsgeräten deutlich zu steigern und dadurch die Gefahr einer Verwendung dieser Geräte durch Unternehmen und Fahrer zu verringern.
- 1.6. Die Mitgliedstaaten sind zwar rechtlich verpflichtet, dafür Sorge zu tragen, dass durch Kontrollen und Überprüfungen die wirksame Durchführung der gemeinschaftsrechtlichen Sozialvorschriften für den Straßenverkehr gewährleistet wird, doch können mit diesen regelmäßigen Inspektionen der Einbau und die Nutzung von Manipulationsgeräten nach deren Vornahme nicht zuverlässig unterbunden werden. Erfahrungsgemäß ist die Wahrscheinlichkeit der Entdeckung solcher Geräte bei Straßenkontrollen, wenn das Fahrzeug eingehender inspiziert werden kann, sehr viel höher. Die Mitgliedstaaten sollten aufgerufen werden, häufiger derartige Kontrollen vorzunehmen, um die abschreckende Wirkung dadurch deutlich zu steigern, dass die Wahrscheinlichkeit der Entdeckung dieser Geräte erhöht wird.
- 1.7. In Anlage 10 (Allgemeine Sicherheitsanforderungen) von Anhang IB der Verordnung (EWG) Nr. 3821/1985 werden die sicherheitserzwingenden Funktionen dargelegt, die notwendig sind, um die Integrität des digitalen Fahrtenschreibersystems sicherzustellen. Um die Sicherheitsziele des gesamten Systems zu wahren und Gefährdungen derselben zu begegnen, bedarf es einer Kombination technischer Lösungen, die den Kriterien für die Bewertung der Sicherheit von Informationstechnologie (ITSEC) entsprechen und physische, personelle bzw. verfahrenstechnische Mittel beinhalten; deren Umsetzung fällt in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten und der Hersteller von Fahrtenschreibern. Im Rahmen dieser Empfehlung der Kommission sollen den Mitgliedstaaten daher die wirksamsten, auf Forschung und Erfahrung beruhenden Verfahren zur Unterstützung dieser verfahrenstechnischen und personellen Mittel nahegelegt werden.
- 1.8. Allerdings sollte diese Empfehlung der Kommission nicht als Ersatz für die im Rahmen der ITSEC ⁽¹⁾ bereitgestellten technischen Lösungen betrachtet werden; idealerweise könnte die Empfehlung sogar problemlos parallel zu diesen Lösungen und zu deren Unterstützung genutzt werden.
- 1.9. Im Bericht der Gemeinsamen Forschungsstelle ⁽²⁾ werden die bekannten und potenziellen Arten der Beeinträchtigung der Sicherheit des digitalen Fahrtenschreibers erläutert. Die Mitgliedstaaten könnten auf der Grundlage dieses Berichts die notwendigen Maßnahmen treffen, um zu gewährleisten, dass die nationalen Kontrollbeamten bei Fahrzeugkontrollen auf der Straße über zweckmäßige Informationen und Instruktionen verfügen und damit wirksame Kontrollen vornehmen können. Entsprechende Informationen und Anleitungen könnten auch den Installateuren und Werkstätten übermittelt werden, die den vorschriftsmäßigen Einbau sowie die Wartung, Überprüfung und Instandsetzung von Kontrollgeräten im Straßenverkehr vornehmen. Die Anleitungen könnten hinreichend umfangreich und detailliert sein, um zu gewährleisten, dass die Betroffenen die in diesem Anhang beschriebenen Kontrollen sachkundig vornehmen und die Mitgliedstaaten die – auch versuchte – missbräuchliche Verwendung des Systems verfolgen können.
- 1.10. Die nachfolgend aufgeführten Leitlinien und Empfehlungen sind nicht erschöpfend, und deren Anwendung führt unter Umständen nicht zum erhofften Ergebnis (z. B. wenn es nicht möglich ist, das Referenzkabel an den Weg- und/oder Geschwindigkeitsgeber anzuschließen). In derartigen Fällen könnten die Mitgliedstaaten zur Entwicklung alternativer Methoden angehalten werden, die nachweislich ebenso wirksam sind. Diese alternativen Maßnahmen könnten in den mit der Durchsetzung befassten Kreisen weiter verbreitet werden.
- 1.11. Diese Empfehlung der Kommission soll zwar beide Arten von Fahrtenschreibern im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 und ihrer Anhänge erfassen, doch haben die Mitgliedstaaten möglicherweise bereits Verfahren und Leitlinien für die Überprüfung analoger Fahrtenschreiber und die Ermittlung von Manipulationsgeräten erstellt. Diese Empfehlung sollte daher nicht als Ersatz bereits bestehender Maßnahmen oder Abweichung davon interpretiert werden, sondern als Ergänzung derselben, und zwar insbesondere in Bezug auf den digitalen Fahrtenschreiber, bei dem die Methodik zwar unterschiedlich sein kann, das Ziel jedoch gleich bleibt. Soweit Maßnahmen zur Überprüfung analoger Fahrtenschreiber bereits bestehen, wird empfohlen, diese, soweit zweckmäßig, auf digitale Fahrtenschreiber auszudehnen (z. B. Bezahlung zugelassener Werkstätten, an die Kontrollbeamte ein Fahrzeug zur Durchführung bestimmter Aufgaben überwiesen haben, s. Abschnitt F).
- 1.12. Die Entwicklung der nationalen Methoden und Verfahren zum Umgang mit den aufkommenden Gefährdungen für das Fahrtenschreibersystem durch die Mitgliedstaaten im Rahmen ihrer nationalen Kontrollstrategien sollte ermutigt und gefördert werden. Die Mitgliedstaaten könnten untereinander ihre bewährten Verfahren austauschen.

⁽¹⁾ ITSEC – Information Technology Security Evaluation Criteria (Kriterien für die Bewertung der Sicherheit von Systemen der Informationstechnik), 1991 Version 1.2.

⁽²⁾ Technischer Bericht der GFS: „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“ (Bericht über die Angriffe auf die Sicherheit digitaler Fahrtenschreiber und das Risiko, das mit der Einführung von in Leichtfahrzeuge einzubauenden Adaptern verbunden ist). Der vertrauliche Bericht wurde nur an die nationalen Sicherheitsbeauftragten verteilt (29. November 2007).

Kapitel 2: Wirksame Fahrzeugkontrollen auf der Strasse

A. Organisation und Ausrüstung

- 2.1. Die Kontrollbeamten sollten über eine vollständige Ausrüstung und eine angemessene Ausbildung verfügen, um umfassende und wirksame Kontrollen vornehmen zu können. Sie sollten mindestens über Kontrollkarten und geeignete Instrumente verfügen, um Daten der Fahrzeugeinheit und der Fahrerkarte herunterzuladen und diese Dateien sowie Ausdrücke von Kontrollgeräten der in Anhang IB vorgesehenen Art in Kombination mit Kontrollblättern oder Zusammenstellungen nach Anhang 1 analysieren zu können. Daneben sollten die Kontrollbeamten über Software verfügen, die eine rasche und mühelose Analyse dieser Daten ermöglicht, da Ausdrücke aufgrund der Länge und des Inhalts der entsprechenden Dateien nach genereller Auffassung nicht geeignet sind, um bei Straßenkontrollen Manipulationsgeräte aufzuspüren.
- 2.2. Kontrollbeamte sollten bei Kontrollen auf der Straße oder auf Unternehmensgelände unabhängig davon, ob die Einhaltung der Lenkzeiten, die Verkehrstüchtigkeit des Fahrzeugs oder andere Aspekte überprüft werden, die Gelegenheit möglichst nutzen, um auch das ordnungsgemäße Funktionieren und die korrekte Verwendung des Fahrtenschreibers zu kontrollieren und die etwaige Nutzung von Manipulationsgeräten festzustellen.
- 2.3. Zu diesem Zweck wird den Mitgliedstaaten empfohlen, die Überprüfung von Fahrzeugen auf Manipulationsgeräte in Kombination mit anderen Kontrollen (Verkehrstüchtigkeit, Einhaltung der Lenkzeiten usw.) und als Richtwert mindestens 10 % der insgesamt kontrollierten Fahrzeuge auch auf das Vorhandensein von Manipulationsgeräten zu prüfen. Die Festlegung der geeigneten Methoden und Umstände für die Durchführung dieser zusätzlichen Überprüfungen obliegt den Mitgliedstaaten, deren Inhalt könnte sich jedoch in der nationalen Kontrollstrategie insgesamt niederschlagen.
- 2.4. Wirksame Kontrollen könnten beispielsweise mit folgenden Methoden durchgeführt werden:
 - zwei Kontrollpunkte mit Analyse von Geschwindigkeit oder Strecke (s. B);
 - ein Kontrollpunkt mit detaillierter Datenanalyse (s. C);
 - ein Kontrollpunkt mit technischer Überprüfung (s. D).
- 2.5. Ist ein Kontrollbeamter der Auffassung, dass hinreichende Indizien vorliegen, so könnte er das Fahrzeug zur Durchführung weiterer Kontrollen an eine Werkstatt verweisen (s. E).
- 2.6. Die Mitgliedstaaten können selbstverständlich jederzeit zusätzliche oder alternative Kontrollmethoden einrichten.

B. Methoden mit zwei Kontrollpunkten zur Analyse der tatsächlichen Fahrzeuggeschwindigkeit oder Fahrstrecke

- 2.7. Kontrolle der Geschwindigkeit zu einem bestimmten Zeitpunkt: Ermittlung der tatsächlichen Geschwindigkeit eines Fahrzeugs zu einem bestimmten Zeitpunkt unter Verwendung fester oder mobiler Kameras oder „Radarpistolen“, bevor dieses im Rahmen einer Straßenkontrolle angehalten wird. Dabei könnte dann die *Datei mit detaillierten Geschwindigkeitsdaten über 24 Stunden („Detailed Speed“)* von der Fahrzeugeinheit heruntergeladen und die für den betreffenden Zeitpunkt gespeicherte Geschwindigkeit mit der ein paar Kilometer zuvor ermittelten Geschwindigkeit verglichen werden. Mit dieser Methode müssen am Kontrollposten nach Herunterladen der *Datei mit detaillierten Geschwindigkeitsdaten über 24 Stunden* lediglich zwei Zahlen miteinander verglichen werden.
- 2.8. Kontrolle einer bestimmten Strecke zu einem bestimmten Zeitpunkt: Wahl des Kontrollpostens in einer bekannten Entfernung von einem bestimmten Ort, an dem Kontrollbeamte in der Lage sind, (mittels Mautgebührenquittungen, Kameraaufzeichnungen, Grenzkontrollprotokollen usw.) den Zeitpunkt zu erfassen, an dem ein bestimmtes Fahrzeug diesen Ort passiert. Am Kontrollposten könnten die Beamten dann die *Datei mit detaillierten Geschwindigkeitsdaten über 24 Stunden* von der Fahrzeugeinheit herunterladen und rasch die aufgezeichnete Durchschnittsgeschwindigkeit zwischen dem Kontrollposten und dem bestimmten Ort mit der aus der bekannten Entfernung und Zeit zum Erreichen des Kontrollpostens errechneten Geschwindigkeit vergleichen.
- 2.9. Bei beiden Methoden müssen die Beamten am Kontrollposten nach Herunterladen der *Datei mit detaillierten Geschwindigkeitsdaten über 24 Stunden* und nach Messung oder Berechnung der tatsächlichen Durchschnittsgeschwindigkeit lediglich zwei Zahlen miteinander vergleichen. Werden dabei erhebliche Unterschiede festgestellt, so könnte ein Kontrollbeamter den Verdacht schöpfen, dass ein Manipulationsgerät verwendet wurde. Der Kontrollbeamte könnte daraufhin den Fahrer und das Fahrzeug an eine Werkstatt verweisen, ohne notwendigerweise selbst weitere Kontrollen an Ort und Stelle vornehmen zu müssen.
- 2.10. Bei Daten aus Fahrtenschreibern nach Anhang IB müssen alle Dateien, die von dem oder durch das Kontrollgerät heruntergeladen werden, mit der entsprechenden digitalen Signatur versehen sein, die ursprünglich von der Fahrzeugeinheit oder der Fahrerkarte zur Verifizierung der Datenauthentizität und -integrität generiert wurde, und die Kontrollbeamten könnten auch prüfen, ob diese Daten ebenfalls heruntergeladen wurden.

C. Einfache Kontrolle auf Grundlage einer detaillierten Analyse der heruntergeladenen Daten

- 2.11. Bei einer Straßenkontrolle können durch eine Reihe einfacher Verfahren Hinweise darauf ermittelt werden, dass ein Manipulationsgerät verwendet wird oder bis vor kurzem verwendet wurde.
- 2.12. Um zu ermitteln, ob der Verdacht auf Vorhandensein eines Manipulationsgeräts begründet ist und die Kontrollbeamten daher die für notwendig erachteten Maßnahmen zu dessen Auffindung treffen sollten, könnten die Beamten wie folgt vorgehen:
- Abgleich der von der Fahrkarte und der Fahrzeugeinheit heruntergeladenen Daten zur Fahrtätigkeit mit etwaigen sonstigen Unterlagen im Fahrzeug sowie den Angaben des Fahrers. Unstimmigkeiten zwischen diesen Daten könnten einen Anfangsverdacht begründen. In diesem Fall sollte der Kontrollbeamte die Ermittlungen fortsetzen.
 - Prüfung der in der Fahrzeugeinheit gespeicherten Datei „Events & Faults“, insbesondere der Daten für die letzten 10 Tage, im Hinblick auf:
 - Versuch der Sicherheitsverletzung
 - (längstes) Ereignis „Unterbrechung der Stromversorgung“
 - (längstes) Ereignis „Datenfehler Weg und Geschwindigkeit“
 - Geberstörung.
- Kann der Fahrer diese Ereignisse oder Störungen nicht erklären oder begründen, so sollte der Kontrollbeamte die Ermittlungen fortsetzen.
- Prüfung der in der Fahrzeugeinheit gespeicherten Dateien „Technical Data“, insbesondere:
 - Zeiteinstellungsdaten
 - Kalibrierungsdaten (die letzten 5 Kalibrierungen, Name der Werkstatt und Nummer der Werkstattkarte).
 - Anhand der letztgenannten Daten kann eine übermäßige Anzahl von Kalibrierungen ermittelt werden, die auf die Verwendung einer gestohlenen (oder als verloren gemeldeten) Werkstattkarte hinweisen kann. Es wird empfohlen, dass die Kontrollbeamten mit der jeweiligen für die Kartenausstellung zuständigen Stelle ⁽¹⁾ abklären, welchen Status die ermittelten Werkstattkarten haben und ob sie zu dem Zeitpunkt, an dem sie zur Kalibrierung der Fahrzeugeinheit verwendet wurden, gültig waren.
- 2.13. Falls der Kontrollbeamte nach Untersuchung der in 2.14 bis 2.19 genannten Daten noch immer Unregelmäßigkeiten vermutet, könnte er die Datei mit detaillierten Geschwindigkeitsdaten über 24 Stunden herunterladen und – ebenfalls mit Softwareunterstützung – prüfen, ob ein unplausibler Anstieg oder Abfall in den Beschleunigungsdaten des Fahrzeugs vorliegt und ob gegebenenfalls das Fahrprofil mit sonstigen Unterlagen im Fahrzeug und den Angaben des Fahrers (Anzahl der Stopps, Geschwindigkeit in Bergregionen oder städtischen Gebieten usw.) übereinstimmt. In Kombination mit den oben genannten Indizien könnten derartige Hinweise einen Verdacht auf Vorhandensein eines Manipulationsgeräts begründen.
- 2.14. Bei dieser Methode wird am Kontrollposten geeignete Software benötigt, die eine lesbare Darstellung der Geschwindigkeit im zeitlichen Verlauf ermöglicht, damit ungewöhnliche Beschleunigungsschwankungen festgestellt und folgende Ereignisse hervorgehoben bzw. automatisch angezeigt werden können:
- unrealistische Anstiege oder Abfälle der Beschleunigung des Fahrzeugs;
 - verdächtige Kalibrierungen der Fahrzeugeinheit;
 - Unterbrechungen der Stromversorgung.

D. Einfache Kontrolle auf Grundlage einer technischen Überprüfung der Plomben

- 2.15. Der Kontrollbeamte sollte die Plomben prüfen, sofern dies möglich und ungefährlich ist. Falls Plomben fehlen, verletzt oder beschädigt sind, sollte der Fahrer zur Rede gestellt werden.

⁽¹⁾ Zur Übermittlung von Anträgen an andere Kartenausstellungsbehörden sollte TACHONET genutzt werden.

- 2.16. Kann der Fahrer dafür gemäß Kapitel V Abschnitt 4 von Anhang 1 oder Randnummer 253 von Anhang IB der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 eine schriftliche Begründung vorweisen, so sollte der Kontrollbeamte den Fahrer auffordern, eine Werkstatt aufzusuchen, um das System wieder plombieren und das Gerät neu kalibrieren zu lassen.
- 2.17. Andernfalls könnte ein Verstoß vorliegen, und es wird empfohlen, dass der Fahrer mit seinem Fahrzeug unverzüglich und in Begleitung des Kontrollbeamten zum Zwecke einer Kontrolle des Geräts gemäß dem nachfolgenden Abschnitt 3 an eine zugelassene Werkstatt verwiesen wird.

E. Verweis des Fahrzeugs an eine Werkstatt

- 2.18. Besteht im Anschluss an eine mit den oben erläuterten Methoden vorgenommene Straßenkontrolle weiterhin der Verdacht, dass ein Manipulationsgerät installiert ist, so sollte der Kontrollbeamte das Fahrzeug an eine zugelassene Werkstatt verweisen. Kontrollbeamte oder die entsprechenden nationalen Behörden könnten befugt werden, die zugelassenen Werkstätten zur Vornahme spezifischer Prüfungen auf das Vorhandensein von Manipulationsgeräten anzuweisen.
- 2.19. Diese spezifischen Prüfungen würden es in den meisten Fällen erlauben, eine falsche Koppelung zwischen dem Weg- und/oder Geschwindigkeitsgeber und der Fahrzeugeinheit zu ermitteln, die ein Hinweis auf das Vorhandensein eines Manipulationsgeräts sein kann. Diese Prüfungen sollten folgendes umfassen (siehe Beschreibung in Abschnitt 3):
- Inaugenscheinnahme der Plomben und der Einbauschilder;
 - Referenzkabeltest;
 - Analyse der heruntergeladenen Dateien.
- 2.20. Falls Manipulationsgeräte ermittelt werden, so könnte unabhängig davon, ob diese vom Fahrer tatsächlich benutzt wurden, das Kontrollgerät (u. U. einschließlich des Manipulationsgeräts, der Fahrzeugeinheit oder deren Komponenten und der Fahrerkarte) aus dem Fahrzeug entfernt und als Beweisstück verwendet werden.
- 2.21. Daneben könnten zugelassene Werkstätten angewiesen werden, zusätzlich zu prüfen, dass das Kontrollgerät a) ordnungsgemäß funktioniert und b) Daten korrekt erfasst und speichert und c) dass die Kalibrierungsparameter korrekt sind.
- 2.22. Es wird empfohlen, bei Fahrzeugen mit Kontrollgeräten nach Anhang IB zunächst alle Dateien herunterzuladen und zu analysieren (wobei auf die Unversehrtheit der digitalen Signaturen zu achten ist), und nachdem eine Prüfung auf Vorhandensein eines Manipulationsgeräts vorgenommen wurde, das Kontrollgerät vollständig neu zu kalibrieren und ein neues Einbauschild anzubringen. Ferner wird empfohlen, dass die zugelassene Werkstatt das System nur unter Aufsicht der Kontrollstelle wieder plombieren sollte.
- 2.23. Kontrollgeräte, die Anhang 1 entsprechen, könnten nach Entfernung etwaiger Manipulationsgeräte auf ordnungsgemäßes Funktionieren und korrekten Betrieb geprüft und daraufhin vollständig neu kalibriert und mit einem neuen Einbauschild versehen werden. Es wird empfohlen, dass die zugelassene Werkstatt das System nur unter Aufsicht der Kontrollstelle wieder plombieren sollte.

F. Überprüfung von Fahrzeugen oder Daten auf Unternehmensgelände

- 2.24. Es wird empfohlen, dass die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten die Möglichkeit nutzen, Fahrzeuge (und Fahrzeugeinheiten) sowie Fahrer (und Fahrerkarten) zu überprüfen, die sich bei einer Kontrolle auf Unternehmensgelände vor Ort befinden.
- 2.25. Die von dem Unternehmen verwalteten Daten müssen mindestens ein Jahr lang aufbewahrt und Kontrollbeamten auf Wunsch zur Einsicht vorgelegt werden. So könnten Kontrollbeamte im Rahmen ihres üblichen Kontrollverfahrens die auf dem Unternehmensgelände angetroffenen Fahrzeuge überprüfen und sonstige für notwendig erachtete Tests vornehmen und Maßnahmen treffen, wobei Fahrer und Fahrzeuge nur so lang wie unbedingt nötig aufgehalten werden.
- 2.26. Bei diesen Kontrollen auf Unternehmensgelände könnte auch der Möglichkeit Rechnung getragen werden, dass sowohl Fahrzeuge mit Kontrollgeräten nach Anhang I als auch Fahrzeuge mit Kontrollgeräten nach Anhang IB vorhanden sind; die Kontrollbeamten sollten auf diese Möglichkeit vorbereitet und entsprechend ausgerüstet sein.

ZUSAMMENFASSUNG

VERHINDERUNG VON EINGRIFFEN IN FAHRTENSCHREIBER KONTROLLEN AUF DER STRASSE ODER AUF UNTERNEHMENSSELÄNDE

Es könnten nationale Durchsetzungsstrategien entwickelt werden, um die Durchführung wirksamer Kontrollen und Nachprüfungen – entweder auf der Straße oder auf Unternehmensgelände – von Fahrzeugen, die möglicherweise mit Manipulationsgeräten ausgestattet sind, zu fördern.

Entsprechend ausgebildete und ausgerüstete Kontrollbeamte wären in der Lage, rasch auf Daten aus Fahrzeugeinheiten zuzugreifen, sie herunterzuladen und zu analysieren und Kontrollen unverzüglich vorzunehmen, und sie könnten eine entsprechende Analyse von elektronisch gespeicherten Daten oder Kontrollblättern, Zusammenstellungen oder Ausdrucken vornehmen.

Die Mitgliedstaaten könnten Strategien entwickeln, um sicherzustellen, dass Fahrzeuge, die auf das Vorhandensein von Manipulationsgeräten überprüft werden, ab 2010 mit einer der folgenden Methoden überprüft werden:

- zwei Kontrollpunkte mit Analyse der tatsächlichen Geschwindigkeit und Strecke;
- einfache Kontrolle mit detaillierter Analyse der heruntergeladenen Daten;
- einfache Kontrolle auf Grundlage einer technischen Kontrolle der Plomben.

Als Richtwert könnten circa 10 % der kontrollierten Fahrzeuge (im Rahmen von Kontrollen der Verkehrstüchtigkeit, der Einhaltung der Lenkzeiten oder sonstiger Kontrollen) auch auf das Vorhandensein von Manipulationsgeräten überprüft werden, wengleich es weiterhin den Mitgliedstaaten unterliegt, die wirksamsten Instrumente zu ermitteln und in ihren Strategien festzulegen

Falls ausreichende Anhaltspunkte für einen begründeten Verdacht bestehen, könnten die Kontrollbeamten daraufhin das Fahrzeug zur Durchführung weiterer Überprüfungen an eine Werkstatt verweisen.

Falls Manipulationsgeräte ermittelt werden, so wird unabhängig davon, ob diese vom Fahrer tatsächlich benutzt wurden, empfohlen, das Kontrollgerät aus dem Fahrzeug zu entfernen und entsprechend den nationalen Verfahrensregeln zum Umgang mit Beweismaterial als Beweisstück zu verwenden. Falls die Nutzung derartiger Geräte – die ein sehr schwer wiegender Verstoß ist – festgestellt wird, könnten die Kontrollbeamten die entsprechenden Verfahren einleiten und Sanktionen verhängen.

Kapitel 3: Ausbildung, Ausrüstung und optimale Vorgehensweise

- 3.1. Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass die Kontrollbeamten für die Durchführung ihrer Aufgaben ordnungsgemäß geschult sind, doch könnten auch für alle anderen beteiligten Akteure entsprechende Fortbildungsmaßnahmen getroffen werden. Es wäre vorteilhaft und höchst wünschenswert, wenn für Kontrollbeamte verschiedener Staaten Zusammenkünfte und eine Koordinierung organisiert würden, um bewährte Verfahren zu harmonisieren und die in der Praxis gewonnenen Erfahrungen unter den Akteuren zu verbreiten.
- 3.2. Die Kontrollbeamten sollten über eine angemessene Ausrüstung verfügen, um das gesamte Spektrum der mit dem digitalen Fahrtenschreiber verbundenen Kontrollen vornehmen zu können. Das bedeutet, dass ihnen die zum Lesen, Ausdrucken und Herunterladen von Daten von diesen Kontrollgeräten erforderlichen Instrumente zur Verfügung stehen sollten. Die Mitgliedstaaten sollten sich darum bemühen, dass eine ausreichende Anzahl ihrer Kontrollbeamten entsprechend ausgerüstet sind.
- 3.3. Die besten Verfahren, mit denen bei Kontrollen auf der Straße und auf Unternehmensgelände Manipulationsgeräte ermittelt und deren Nutzung unterbunden werden können (z. B. Nutzung des Referenzkabels, Anwendung der Technik mit bestimmter Wegstrecke, Ermittlung von Anomalien des Geschwindigkeitsbogens oder der Entfernungsprofile, von Unterbrechungen der Stromversorgung und verletzten Plomben) könnten in den mit der Durchsetzung befassten Kreisen verbreitet und gefördert werden.

Kapitel 4: Werkstattinspektionen

Werkstätten und Installateure sind unabhängig davon, ob es sich um analoge oder digitale Fahrtenschreiber handelt, ein entscheidendes Element in der Sicherheit des Fahrtenschreibersystems. Deren Bauartgenehmigung und Zulassung muss auf einer klaren Reihe nationaler Kriterien beruhen, die ihre Zuverlässigkeit und Vertrauenswürdigkeit gewährleisten. Es wird empfohlen, dass die Mitgliedstaaten zu diesem Zweck sicherstellen, dass die zur Installation, Aktivierung, Kalibrierung, Inspektion und Reparatur von Kontrollgeräten zugelassenen Werkstätten regelmäßig überprüft, zertifiziert und mit aktuellen einschlägigen Informationen versorgt werden. Daneben wird empfohlen, dass die zuständigen Behörden den Installateuren und Werkstätten klare Anweisungen und Orientierungen im Hinblick auf ihre Pflichten und Verantwortlichkeiten erteilen, insbesondere in Bezug auf das Selbstverständnis ihrer Rolle im Rahmen der Gesamtsystemsicherheit. Ferner wird empfohlen, dass Behörden, die Werkstätten und Installateuren die Zulassung erteilen, über die Kommission allen anderen Mitgliedstaaten präzise und regelmäßig aktualisierte Informationen über die Kennzeichnung von Plomben übermitteln und eingehende Angaben zu allen Werkstätten auf ihrem Hoheitsgebiet sowie deren Status machen.

A. Rechtsgrundlage

- 4.1. In der Regel müssen Fahrzeuge in den folgenden Fällen in eine Werkstatt gebracht werden:
 - a) wenn der Fahrtenschreiber gemäß den Anhängen der Verordnung (EWG) 3821/85 einer Nachprüfung unterzogen werden muss;
 - b) wenn gemäß den Bestimmungen von Anlage II der Richtlinie 96/96/EG die Verkehrstüchtigkeit des Fahrzeugs geprüft wird;
 - c) wenn das Fahrzeug von Kontrollbeamten zur Durchführung einer eingehenderen Nachprüfung des Kontrollgeräts an eine Werkstatt verwiesen wird;
 - d) wenn das Kontrollgerät repariert oder ersetzt werden muss.
- 4.2. Die Werkstätten und Installateure könnten angewiesen werden, bei jeder dieser Gelegenheiten das Kontrollgerät optisch und physisch auf Plombierung sowie auf das Vorhandensein des Hersteller-Typenschildes und des Einbauschildes zu kontrollieren.
- 4.3. Die Werkstätten könnten von der zuständigen Behörde des betreffenden Mitgliedstaates regelmäßig daran erinnert werden, dass sie bei jeder Inspektion und Plombierung des Fahrtenschreibersystems sowie beim Anbringen des Einbauschildes effektiv bestätigen, dass das System sicher ist, korrekt funktioniert und ordnungsgemäß aufgezeichnet und dass keine Manipulationsgeräte vorhanden sind.
- 4.4. Die Werkstätten könnten daran erinnert werden, dass sie eventuell einen schweren Verstoß begehen, wenn sie ein Fahrtenschreibersystem, an dem sie ein Manipulationsgerät ermittelt haben, erneut plombieren, ohne dieses zu entfernen oder dessen Entfernung zu verlangen. Falls später festgestellt wird, dass ein Manipulationsgerät vorhanden ist und dass die Werkstatt das System erneut plombiert und ein Einbauschild angebracht hat, dann könnten die Werkstatt oder einzelne Installateure unabhängig davon, ob das Manipulationsgerät tatsächlich verwendet wurde, für einen schweren Verstoß haftbar gemacht werden.
- 4.5. Aufgrund der wichtigen Rolle, die Werkstätten und Installateuren in Bezug auf die Systemsicherheit zukommt, wird empfohlen, dass die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten angemessene Sanktionen vorsehen, die – falls die Zuverlässigkeit von Werkstätten infrage steht – bis zum Entzug der Zulassung oder der Genehmigung zur Ausführung von Arbeiten an Fahrtenschreibern reichen können.
- 4.6. Die Mitgliedstaaten könnten die Werkstätten daran erinnern, dass sie umgekehrt das Recht haben, die Durchführung von Inspektionen oder Kalibrierungen an Fahrzeugen zu verweigern, falls sie glauben oder wissen, dass in diesen ein Manipulationsgerät vorhanden ist. Die zuständige Behörde könnte Werkstätten Unterstützung leisten, falls diese darauf bestehen, dass vor der Fortsetzung einer Inspektion das Manipulationsgerät entfernt wird. Solange das Gerät nicht entfernt ist, können die Werkstätten sich stets weigern, die Schnittstellenverbindungen zu plombieren oder ein Einbauschild anzubringen.
- 4.7. Die Mitgliedstaaten könnten, falls sie dies für zweckmäßig halten, die zugelassenen Werkstätten anweisen, Ereignisse der in 4.4 bis 4.6 beschriebenen Art zu melden.
- 4.8. Falls Mitgliedstaaten entsprechende Maßnahmen der Werkstätten nicht für zweckmäßig erachten, könnten sie alternativ dazu die Werkstätten anweisen, die entsprechenden Berichte für einen bestimmten Zeitraum aufzubewahren und der zuständigen Behörde auf Antrag zugänglich zu machen. Dieser Zeitraum könnte auf mindestens 24 Monate festgesetzt werden, was dem Mindestzeitraum zwischen Überprüfungen des Kontrollgeräts entspricht.
- 4.9. Die Werkstätten könnten außerdem daran erinnert werden, dass die bloße Entfernung eines Manipulationsgerätes aus dem Fahrzeug Verkehrsunternehmen oder Fahrer keineswegs von sämtlichen Verstößen entlastet, da eine Manipulation der zuvor aufgezeichneten und in der Fahrzeugeinheit und auf der individuellen Fahrerkarte gespeicherten Daten sehr wahrscheinlich ist. Falls Werkstätten die Meldung derartiger Vorkommnisse unterlassen, könnten sie an etwaigen Verstößen der betreffenden Unternehmen oder Fahrer beteiligt sein und gegebenenfalls den gleichen Sanktionen unterliegen.
- 4.10. Gleichwohl könnten Werkstätten und Installateure die Nutzung oder das Vorhandensein von Manipulationsgeräten ihrer zuständigen Behörde melden, die wiederum beispielsweise Belohnungs- oder Anreizregelungen vorsehen könnte, um die Werkstätten zur Übermittlung von Informationen zu bewegen, die dazu beitragen, Manipulationsgeräte oder sonstige Eingriffe in das System zu ermitteln und zu unterbinden.
- 4.11. Die nachfolgend aufgeführten Leitlinien und Empfehlungen sind nicht erschöpfend, und deren Anwendung führt unter Umständen nicht zum erhofften Ergebnis (z. B. wenn es nicht möglich ist, das Referenzkabel [Abschnitt 1.23] an den Weg- und/oder Geschwindigkeitsgeber anzuschließen). In derartigen Fällen könnten die Mitgliedstaaten alternative Methoden entwickeln, die ebenso wirksam sind. Diese alternativen Maßnahmen könnten in den mit der Durchsetzung befassten Kreisen weiter verbreitet werden.

- 4.12. Da diese Leitlinien beide Arten von Fahrtenschreibern im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 und ihrer Anhänge erfassen, haben die Mitgliedstaaten möglicherweise bereits Verfahren und Leitlinien für die Überprüfung analoger Fahrtenschreiber und die Ermittlung von Manipulationsgeräten erstellt. Die Leitlinien in dieser Empfehlung sollten daher nicht als Ersatz bereits bestehender Maßnahmen oder Abweichung davon interpretiert werden, sondern als Ergänzung derselben, und zwar insbesondere in Bezug auf den digitalen Fahrtenschreiber, bei dem die Methodik zwar unterschiedlich sein kann, das Ziel jedoch gleich bleibt. Sofern bereits Maßnahmen zur Kontrolle analoger Fahrtenschreiber bestehen, wird empfohlen, diese so zu erweitern, dass auch digitale Fahrtenschreiber erfasst werden. Dies betrifft beispielsweise die Bezahlung von Werkstätten für die Ausführung spezifischer Arbeiten, mit denen sie von Kontrollbeamten, die ein Fahrzeug an eine zugelassene Werkstatt verwiesen haben, beauftragt werden.

B. Verletzte oder fehlende Plomben

- 4.13. Die Werkstätten können jederzeit prüfen, ob Plomben fehlen, aufgebrochen oder beschädigt sind.
- 4.14. Ist dies der Fall, so sollte das betreffende Fahrzeug unter keinen Umständen erneut verplombt oder mit einem Einbauschild versehen werden, ehe das System in einen den Anforderungen der Verordnung entsprechenden Zustand versetzt worden ist.
- 4.15. Die Werkstätten könnten das Fehlen von Plomben im Inspektionsbericht oder -register vermerken und weitere Kontrollen (zum Beispiel den Referenzkabeltest) und Prüfungen durchführen, um sicherzustellen, dass kein Manipulationsgerät im Fahrzeug vorhanden ist.
- 4.16. Wurden Plombierungen gemäß Kapitel V Abschnitt 4 von Anhang I oder Randnummer 252 von Anhang IB der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 anlässlich eines Notfalles oder zum Einbau oder zur Reparatur eines Geschwindigkeitsbegrenzers entfernt, so muss jede Verletzung der Plombierung Gegenstand einer schriftlichen Begründung sein, die der zuständigen Behörde zugänglich zu machen ist.
- 4.17. Andernfalls könnte die Werkstatt eine umfassende Kontrolle unter Anwendung der folgenden empfohlenen Methoden durchführen und ihrer zuständigen Behörde über die durchgeführten Arbeiten und die getroffenen Feststellungen genau Bericht erstatten.

C. Analyse der Datenaufzeichnungen

- 4.18. Speziell im Falle des digitalen Fahrtenschreibers sollten die Daten, die – nach Möglichkeit mit digitaler Signatur – in der Werkstatt heruntergeladen und in den Prüfbericht aufgenommen werden könnten, den in Abschnitt 4.4 (Sicherheitsanforderungen für den Weg- und/oder Geschwindigkeitsgeber) und in Abschnitt 4.4 (Sicherheitsanforderungen für die Fahrzeugeinheit) von Anlage 10 des Anhangs IB der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 enthaltenen Vorschriften entsprechen. Anlage 1 enthält die vollständige Liste der Informationen im Prüfbericht.
- 4.19. Daneben könnte die Werkstatt die in der Fahrzeugeinheit enthaltene Datei „Events & Faults“ herunterladen und analysieren. Entsprechende Ereignisse und Störungen sind beispielsweise (siehe auch die vollständige Liste in Anlage 2):
- Versuch der Sicherheitsverletzung
 - fehlgeschlagene Authentisierung des Weg- und/oder Geschwindigkeitsgebers,
 - unbefugte Veränderung des Weg- und/oder Geschwindigkeitsgebers
 - unberechtigtes Öffnen des Gehäuses
 - Unterbrechung der Stromversorgung
 - Geberstörung.
- 4.20. Die Nutzung eines Manipulationsgerätes ist nach dessen Entfernung schwer zu ermitteln. Eine Überprüfung der Datei „Events & Faults“ könnte zur Entdeckung von Stromversorgungsunterbrechungen führen, für die es keine Erklärung gibt. Daneben könnte eine detaillierte Untersuchung des Geschwindigkeitsbogens Hinweise auf Anomalien des Geschwindigkeitssignals liefern. Unplausible Verzögerungen oder Beschleunigungen könnten für das Ein- oder Ausschalten eines Manipulationsgerätes symptomatisch sein.
- 4.21. Werkstätten könnten in jedem Fall die heruntergeladene Datei ausdrucken, den Ausdruck dem Inspektionsbericht oder -register (siehe Kapitel 4) beifügen und gegebenenfalls auf die unter Verwendung der Werkstattkarte heruntergeladenen Daten verweisen.

- 4.22. Können von der Fahrzeugeinheit keine Daten unter Verwendung der Werkstattkarte heruntergeladen werden, so kann die Fahrzeugeinheit als defekt betrachtet werden. In diesem Fall könnten die Werkstätten den Versuch unternehmen, das Gerät zu reparieren. Falls auch nach dem Reparaturversuch keine Daten heruntergeladen werden können, so sollte eine Bescheinigung über die Unmöglichkeit des Herunterladens von Daten erstellt und zusammen mit dem Inspektionsbericht aufbewahrt werden.
- 4.23. Ferner wird empfohlen, dass die Fahrer die von Werkstätten gegebenenfalls ausgestellten Bescheinigungen über die Unmöglichkeit des Herunterladens von Daten für den Fall mit sich führen, dass sie bei einer späteren Kontrolle mit defektem digitalem Fahrtenschreiber angetroffen werden. Außerdem wird empfohlen, dass bei einem Fahrerwechsel diese Bescheinigungen solange im Fahrzeug verbleiben, bis das betreffende Verkehrsunternehmen diese im Rahmen seiner allgemeinen Dokumentationsverpflichtungen entgegennehmen und das Kontrollgerät reparieren lassen kann.

D. Kontrolle der Koppelung des Weg- und/oder Geschwindigkeitsgebers mit der Fahrzeugeinheit

- 4.24. Falls festgestellt wird, dass seit der letzten Inspektion Daten der im vorangegangenen Abschnitt beschriebenen Art angefallen sind, könnte die Werkstatt einen Vergleich zwischen den Kenndaten des an das Getriebe angeschlossenen Weg- und/oder Geschwindigkeitsgebers und jenen des gekoppelten und in der Fahrzeugeinheit registrierten Gebers anstellen.
- 4.25. Die Verwendung eines Referenzkabels ist ein wirksames Mittel, um zu prüfen, ob bestimmte Arten von Manipulationsgeräten in das Fahrzeug installiert wurden. Das Referenzkabel wird an der Rückseite der Fahrzeugeinheit eingesteckt und mit dem anderen Ende an den Weg- und/oder Geschwindigkeitsgeber angeschlossen. Wurde der Geber im Getriebe nicht mit der Fahrzeugeinheit gekoppelt, so wird ein Ereignis „Datenfehler Weg und Geschwindigkeit“ oder eine Geberstörung ausgelöst. Diese Meldung weist auf das Vorhandensein eines Manipulationsgerätes hin. Wird dieses Ereignis gemeldet, so sollte das Fahrzeug auf versteckte Geräte kontrolliert werden.
- 4.26. Alternativ dazu könnte der Weg- und/oder Geschwindigkeitsgeber im Rahmen einer Kontrolle abgeklemmt und entfernt werden. Falls kein Eingriff in das System des digitalen Fahrtenschreibers vorgenommen wurde, erscheint eine Fehlermeldung (kein Weg- und/oder Geschwindigkeitsgeber). Das Ausbleiben einer solchen Fehlermeldung ist ein Hinweis auf das Vorhandensein eines weiteren, versteckten Gebers oder eines Manipulationsgerätes anderer Art.
- 4.27. Es ist wichtig, dass die Werkstattstechniker (oder Kontrollbeamten) vor der Prüfung mit dem Referenzkabel ihre Werkstattkarte (oder Kontrollkarte) einführen, um eine Erklärung für die Auslösung des Ereignisses „Unterbrechung der Stromversorgung“ und dessen Aufzeichnungen in der Datei „Events & Faults“ der Fahrzeugeinheit zu geben. Eine Unterlassung könnte im Rahmen einer späteren Inspektion einen falschen Hinweis darauf liefern, dass entweder der Fahrer oder das Unternehmen den Versuch eines Eingriffs in die Sicherheit des Weg- und/oder Geschwindigkeitsgebers unternommen hat.
- 4.28. Alternativ dazu könnte – was allerdings nicht immer möglich ist – die Kennzeichnung auf dem Geber am Getriebe mit den Kenndaten des gekoppelten und in der Fahrzeugeinheit registrierten Gebers verglichen werden. Die Werkstätten könnten also folgende Maßnahmen treffen:
- Vergleich der Informationen auf dem Einbauschild mit den in den Aufzeichnungen der Fahrzeugeinheit enthaltenen Informationen. Bei Unstimmigkeiten könnten die Durchsetzungsbehörden des Mitgliedstaats informiert und der Vorfall im Inspektionsbericht und im Inspektionsregister vermerkt werden.
 - Vergleich der auf dem Gehäuse des Weg- und/oder Geschwindigkeitsgebers aufgedruckten Geberkennung mit den in den Aufzeichnungen der Fahrzeugeinheit enthaltenen Informationen. Erforderlichenfalls könnte zur Überprüfung der elektronischen Kennung des Gebers ein elektronisches Prüfinstrument eingesetzt werden. Bei Abweichungen zwischen den Kennnummern kann angenommen werden, dass ein Manipulationsgerät montiert ist. In diesem Fall könnten die Durchsetzungsbehörden des Mitgliedstaats informiert und der Vorfall im Inspektionsbericht und im Inspektionsregister vermerkt werden.

E. Besondere Verfahren infolge einer Kontrolle auf der Straße

- 4.29. Falls Kontrollbeamte ein verdächtiges Fahrzeug an eine Werkstatt verwiesen haben, sollten sie die Werkstatt beziehungsweise die Installateure anweisen, zunächst sämtliche Dateien aus der Fahrzeugeinheit herunterzuladen. Dazu gehören die Dateien „Overview“, „Detailed Speed“, „Technical Data“ und „Events & Faults“. Diese Dateien müssen mit der entsprechenden digitalen Signatur versehen sein.
- 4.30. Eine vollständige Überprüfung könnte auf Grundlage der aufgezeichneten Daten sowie mit technischen Mitteln (Referenzkabel, Kontrolle der Plomben usw.) vorgenommen werden.
- 4.31. Werden dabei erhebliche Unstimmigkeiten festgestellt, aber kein Manipulationsgerät entdeckt, so könnte dies den Schluss zulassen, dass ein Manipulationsgerät verwendet und später entfernt worden ist. In diesen Fällen sollte der Kontrollbeamte die für die Koordinierung von Durchsetzungsmaßnahmen zuständige Stelle gemäß Artikel 2 der Richtlinie 2006/22/EG und/oder die für die innergemeinschaftliche Verbindung zuständige Stelle gemäß Artikel 7 derselben Richtlinie informieren, falls das Fahrzeug in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen ist. Dies könnte zu weiteren Ermittlungen in Bezug auf die Fahrzeuge des betreffenden Unternehmens führen.

Kapitel 5: Werkstattberichte und Überprüfung von Werkstätten

- 5.1. Die Werkstätten könnten für jede Inspektion eines Fahrzeugs, dessen Kontrollgerät überprüft werden muss, einen Inspektionsbericht erstellen, unabhängig davon, ob die Inspektion im Rahmen einer periodischen Nachprüfung oder auf Antrag der zuständigen nationalen Behörde erfolgt. Daneben könnten sie in einem Register sämtliche Inspektionsberichte erfassen.
- 5.2. Die Werkstätten könnten Inspektionsberichte nach Abfassung mindestens zwei Jahre lang aufbewahren und auf Ersuchen der zuständigen nationalen Behörde sämtliche Aufzeichnungen über Inspektionen und Kalibrierungen in diesem Zeitraum bereitstellen.
- 5.3. Entsprechende Feststellungen der zugelassenen Werkstätten (aufgebrochene, beschädigte oder fehlende Plomben, fehlende Schilder, unvollständige Daten oder Unstimmigkeiten zwischen den Aufzeichnungen der Fahrzeugeinheit und dem Inhalt des Weg- und/oder Geschwindigkeitsgebers, ermittelte Manipulationsgeräte, Kopien von Ausdrucken der Datei „Events & Faults“ oder anderer einschlägiger Ausdrücke) könnten beispielsweise Teil der regelmäßigen Berichterstattung sein, und die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten werden dazu angehalten, sicherzustellen, dass dies auch der Fall ist.
- 5.4. Die Nichtübermittlung ordnungsgemäß erstellter Inspektionsberichte durch die Werkstätten könnte von den Mitgliedstaaten als Regelverstoß betrachtet werden, der zum Entzug der Zulassung führen kann.
- 5.5. Die Mitgliedstaaten könnten mindestens im Zweijahresrhythmus Überprüfungen der Inspektionsberichte und –register der Werkstätten vornehmen. Solche Überprüfungen könnten eine stichprobenartige Kontrolle der Berichte über die Inspektion und Kalibrierung digitaler Fahrtenschreiber einschließen. Werkstattkarten könnten ebenfalls überprüft und die Daten regelmäßig heruntergeladen werden, um zu vermeiden, dass Daten verlorengehen oder überschrieben werden.

ZUSAMMENFASSUNG

VERHINDERUNG VON EINGRIFFEN IN FAHRTENSCHREIBER BEI WERKSTATTINSPEKTIONEN

Die Mitgliedstaaten sollten bei der Zulassung und regelmäßigen Überprüfung von Werkstätten sicherstellen, dass deren Mitarbeiter entsprechend ausgebildet sind und über alle notwendigen Ausrüstungen zum Herunterladen von Daten und zur Durchführung bestimmter Tests verfügen.

Die Werkstätten könnten von der zuständigen Behörde angewiesen werden, digitale Fahrtenschreiber, bei denen Manipulationsgeräte entdeckt wurden, nicht wieder zu plombieren, ehe das Gerät entfernt und der Fahrtenschreiber vollständig neu kalibriert wurde, so dass er ordnungsgemäß funktioniert. Ferner könnten die Werkstätten von der zuständigen Behörde angewiesen werden, das Einbauschild zu entfernen.

Die Werkstattinspektionen könnten folgendes umfassen:

- physische Kontrolle der Plomben, Einbauschilder und Hersteller-Typenschilder
- Analyse der heruntergeladenen Dateien, insbesondere der Datei „Events and Faults“
- ggf. eine Prüfung mit dem Referenzkabel.

Die Werkstätten könnten das Fehlen oder die Beschädigung von Plomben in einem Inspektionsbericht vermerken und diesem einen Ausdruck der heruntergeladenen Dateien beifügen. Die Inspektionsberichte könnten für die nationalen Behörden zwei Jahre lang bereitgehalten werden.

Die regelmäßigen Kontrollen der Werkstätten durch die Mitgliedstaaten könnten eine Überprüfung der Inspektionsverfahren mit einer stichprobenartigen Kontrolle der Inspektionsberichte einschließen.

Die Mitgliedstaaten könnten sicherstellen, dass die Werkstätten die zuständigen Behörden unterrichten, wenn Manipulationsgeräte entdeckt oder erhebliche Unstimmigkeiten festgestellt werden, die nahelegen, dass ein Manipulationsgerät verwendet, aber bereits wieder demontiert wurde.

Ist das Fahrzeug in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen, könnten die Mitgliedstaaten in diesem Fall die für die innergemeinschaftliche Verbindung zuständige Stelle informieren, um weitere Ermittlungen in Bezug auf die Fahrzeuge des betreffenden Unternehmens einzuleiten.

Kapitel 6: Schlussbestimmungen

- 6.1. Die Nutzung von Geräten zur Manipulation des Fahrtenschreibersystems zu ermitteln und zu unterbinden ist ein fortlaufender Prozess, der permanente Aufmerksamkeit und dauerhaftes Engagement erfordert. Mit dem technischen Fortschritt entwickeln sich auch die Bedrohungen für das System und die zu dessen Hintergehung ersonnenen Methoden. Deshalb kommt allen mit der Sicherheit des Fahrtenschreibersystems befassten Akteuren, Kontrollbeamten, zugelassenen Werkstätten und Installateuren ebenso wie korrekt handelnden, gesetzestreuem Verkehrsunternehmen und Fahrern, eine Rolle zu.
 - 6.2. Auf nationaler Ebene sollten die Mitgliedstaaten angeregt werden, möglichst viel Informationen einzuholen und ihre eigenen Strategien zum Umgang mit derartigen Bedrohungen zu entwickeln, und sie sollten bei der Verbreitung dieser Informationen nachdrücklich unterstützt werden. Die Kommission sollte auf neue oder andersartige Bedrohungen des Systems oder Versuche zu dessen Hintergehung hingewiesen werden.
 - 6.3. Auf Gemeinschaftsebene wird die Kommission weiterhin die Lage und die Einhaltung der Vorschriften beobachten und sich um die Unterstützung und Mitarbeit aller Mitarbeiter und Akteure der Branche bemühen.
-