

## ПРЕПОРЪКИ

## КОМИСИЯ

## ПРЕПОРЪКА НА КОМИСИЯТА

от 23 януари 2009 година

**относно насоки за най-добрите практики на изпълнение във връзка с проверки на контролните уреди за регистриране на данни за движението, които следва да се извършват при пътни проверки и от упълномощени сервизи**

(нотифицирано под номер C(2009) 108)

(текст от значение за ЕИП)

(2009/60/ЕО)

КОМИСИЯТА НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ,

Като взе предвид Директива 2006/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 г. относно минималните условия за изпълнение на Регламенти (ЕИО) № 3820/85 и (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно социалното законодателство, свързано с дейностите по автомобилния транспорт, и за отмяна на Директива 88/559/ЕИО на Съвета <sup>(1)</sup>, и по-специално на член 11, параграф 1 от нея,

Като има предвид, че:

(1) Съгласно член 11, параграф 1 от Директива 2006/22/ЕО Комисията установява насоки за най-добрите практики на изпълнение относно проверките на превозни средства, извършвани от контролори на пътя или на обекти на предприятия, или извършвани от упълномощени сервизи и монтьори.

(2) Контролните уреди за регистриране на данни за движението в автомобилния транспорт са необходими за отчитане на периодите от време, през които водачите шофират и почиват, а също така и за да се гарантира възможността за извършване от компетентните национални контролни органи на ефективни проверки на социалното законодателство относно автомобилния транспорт.

(3) За да се гарантира правилното и надеждно функциониране на контролните уреди за регистриране на данни за движението и да се обезпечи регистрацията и съхранението на данните, е необходимо да се извършват периодични проверки и прегледи след монтирането на контролните уреди.

(4) Периодичните проверки и прегледи обаче изглежда не се извършват с честота, която може да възпре ефективно тези водачи и оператори, които се стремят да злоупотребят със системата, като използват устройства за манипулиране или други подобни средства.

(5) Въз основа на изследвания и на предоставена от експерти информация е установено, че опитите за манипулиране на тахографската система са широко разпространени в превозните средства, оборудвани с аналогови тахографи; подобни посегателства и заплахи понастоящем са налице и срещу цифровите тахографски системи.

(6) Същите изследвания показват, че в сектора на автомобилния транспорт са възможни и е известно, че се извършват редица манипулации, представляващи опити за манипулиране на тахографите, и по-специално на цифровите тахографски системи.

(7) Подобни опити и заплахи създават сериозен риск за безопасността по пътищата и същевременно оказват неприемливи отрицателни ефекти върху поялната конкуренцията и върху социалните условия на водачите в автомобилния транспорт.

(8) В резултат на повишената сигурност на цифровия тахограф в сравнение с аналоговия тахограф, заплахите и опитите за посегателства срещу системата могат да бъдат установени по-лесно, поради което рискът от залавяне на безскрупулни водачи и оператори, използващи такива устройства, е съответно по-голям и следва да служи като значителен възпиращ фактор.

<sup>(1)</sup> ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 35.

- (9) Настоящата препоръка съответно има за цел да насърчи и подпомогне държавите-членки да приемат процедури и мерки, които, въз основа на научни изследвания и техническия опит в отрасъла, ще повишат значително възможностите за предотвратяване и откриване на подобни опити за намеса.
- (10) По-специално, настоящата препоръка излага най-добрите практики на изпълнение, определени в резултат на научни изследвания, извършени от Съвместния изследователски център.
- (11) Настоящата препоръка съставлява, заедно с предложение за директива относно допълнителни пътни проверки, пакет мерки по прилагане на законодателството, който има за цел значително подобряване на откриването и недопускането на устройства за манипулиране на цифровата тахографска система.
- (12) Предвидените в настоящата препоръка мерки са в съответствие със становището на комитета, създаден с член 18, параграф 1 от Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета <sup>(1)</sup>,

## ПРЕПОРЪЧВА:

1. Да се приемат и прилагат насоките за най-добри практики, изложени в приложението към настоящата препоръка, относно проверките на превозни средства, които да се извършват от контролорите при проверки по пътищата или в помещения на предприятия, или от монтьори и техници в сервиси, одобрени от компетентния орган на държавата-членка, с цел откриване и предотвратяване на употребата на устройства за манипулиране на контролните уреди за регистриране на данни за движението в автомобилния транспорт.
2. Настоящите насоки да се прилагат, където е уместно, в контекста на националните стратегии за правоприлагане, посочени в член 2 от Директива 2006/22/ЕО.

Съставено в Брюксел на 23 януари 2009 година.

*За Комисията*  
Antonio TAJANI  
*Заместник-председател*

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

## ПРИЛОЖЕНИЕ

**ПРЕПОРЪКИ ОТНОСНО МЕРКИ ЗА ПРОТИВОДЕЙСТВИЕ, КОИТО СПЕДВА ДА БЪДАТ ПРИЕТИ ОТ ДЪРЖАВИТЕ-ЧЛЕНКИ ЗА ОТКРИВАНЕ И ПРЕДОТВРАТЯВАНЕ НА ИЗПОЛЗВАНЕТО НА УСТРОЙСТВА ЗА МАНИПУЛИРАНЕ**

## СЪДЪРЖАНИЕ

ГЛАВА 1: ВЪВЕДЕНИЕ

ГЛАВА 2: ЕФЕКТИВНИ ПЪТНИ ПРОВЕРКИ

А. Организация и оборудване

Б. Мерки за проверка на две места с анализ на действителната скорост на движение и изминатото разстояние от превозните средства

В. Методи за проверка на едно място, основани на подробен анализ на прехвърлените данни

Г. Методи за проверка на едно място, основани на технически проверки на пломби

Д. Изпращане на превозното средство в сервиз

Е. Проверки на превозни средства или данни в помещения на предприятия.

ГЛАВА 3: ОБУЧЕНИ И НАЙ-ДОБРИ ПРАКТИКИ

ГЛАВА 4: ПРЕГЛЕДИ В СЕРВИЗИ

А. Правно основание

Б. Разрушени или липсващи пломби

В. Анализ на регистрираните данни

Г. Проверка на регистрацията на датчика за движение в блока, монтиран на превозното средство

Д. Специални процедури, резултат от пътна проверка

ГЛАВА 5: ПРОТОКОЛ И ОДИТ НА СЕРВИЗИ

ГЛАВА 6: ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

**Глава 1: Въведение**

- 1.1. Настоящата препоръка на Комисията излага действията, които държавите-членки могат да бъдат насърчавани да предприемат за противодействие на заплахите, произтичащи от използването на устройства за манипулиране на тахографи и същевременно за насърчаване и подкрепа на предприемането от държавите-членки на превантивни мерки за противодействие за справяне с тези заплахи.
- 1.2. Наличието в превозните средства на устройства за манипулиране, поставени с цел намеса в нормалната работа и функции на цифровата тахографска система, представлява една от най-сериозните заплахи за сигурността на системата. Използването или намерението за използване на такива устройства нарушава лоялната конкуренция, като предоставя на безскрупулни оператори и водачи необосновано търговско предимство, а също така поражда неприемливи отрицателни социални ефекти за водачите, като им позволява или ги заставя да шофират за много по-дълги периоди от време, от разрешените от законодателството. Потенциалните последици от тези действия се изразяват в компрометиране на безопасността по пътищата за всички участници в движението. Тази безопасност Комисията се е ангажирала да подобри през следващите години.
- 1.3. Освен това, трябва да се гарантира доверието на операторите и водачите, които спазват закона, в цифровия тахограф, а националните контролни органи на цялата територия на Общността трябва да могат да разчитат на автентичността и целостта на данните, регистрирани и съхранени от контролните уреди, без оглед на това дали са прехвърлени и анализирани от записващото устройство на превозното средство или от картата с данни на водача. За да се гарантира надеждността на данните, трябва да се извършват редовни проверки и прегледи на уредите, гарантиращи правилното им функциониране и използване.

- 1.4. В дългосрочен план пълната сигурност на системата и нейните компоненти има решаващо значение за гарантиране на целостта и автентичността на регистрираните данни. За да прекрати най-честите форми на злоупотреба и опит за манипулиране на системата, Комисията ще проучи, доколкото е уместно, възможността за въвеждане на допълнителни по-подробни законодателни мерки при прегледа на Регламент (ЕИО) № 3821/85 и приложенията към него.
- 1.5. Въпреки това, в краткосрочен план компетентните органи на държавите-членки могат да разработят подходящи и ефективни мерки, за да повишат значително възможностите за откриване на устройства за манипулиране, с което да намалят рисковете от използване на такива устройства от операторите и водачите.
- 1.6. Държавите-членки са правно задължени да изискват извършване на проверки и прегледи по начин, който да гарантира ефективното прилагане на социалното законодателство на Общността в областта на автомобилния транспорт, но такива периодични проверки не могат да гарантират, че след извършване на проверката няма да бъдат монтирани и използвани устройства. Опитът показва, че много по-голяма е вероятността подобни устройства да бъдат открити при проверки на пътя, при които превозното средство може да бъде прегледано по-обстойно. Трябва да се насърчават честотата и характерът на тези проверки от държавите-членки с цел да се засили значително възпиращият фактор посредством повишаване на риска от откриване на този вид устройства.
- 1.7. Допълнение 10 (Общи цели относно сигурността) към приложение 1Б към Регламент (ЕИО) № 3821/85 регламентира обхвата на функциите, свързани със сигурността, необходими за да се гарантира целостта на цифровата тахографска система. Към целите относно сигурността на цялата система и свързаните с нея заплахи трябва да се подходи със съчетание от технически решения, чрез одобрение въз основа на ITSEC, както и чрез физически, свързани с персонала и процедурни методи, изпълнението на които попада в отговорностите на държавите-членки и производителите на тахографи. Следователно, целта на настоящата препоръка на Комисията е да предложи на държавите-членки най-ефективните процедури, основани както на научни изследвания, така и на известните най-добри практики, в подкрепа на тези процедурни и свързани с персонала подходи.
- 1.8. Не трябва да се приема, обаче, че настоящата препоръка на Комисията заменя предвидените в ITSEC <sup>(1)</sup>, технически решения, тъй като всъщност в идеалния случай тя може да се използва в съчетание с тези решения и да подкрепя прилагането им.
- 1.9. Представеният от Съвместния изследователски център доклад <sup>(2)</sup> излага видовете известни и потенциални посегателства върху сигурността на цифровия тахограф. Следователно, този доклад може да се използва от държавите-членки като основа за предприемане на необходимите стъпки и действия, за да се гарантира, че националните контролори ще разполагат с адекватна информация и указания, за да бъдат подготвени за извършването на проверки и прегледи на пътя. Освен това, сходна информация и указания могат да бъдат предоставени на монтьорите и сервизите, които извършват задължително монтиране, прегледи, проверки и ремонти на контролни уреди за регистриране на данни за движението в автомобилния транспорт. Предоставените указания могат да имат достатъчен обхват, гарантиращ, че тези лица са подготвени да извършват изцяло и компетентно описаните в това приложение проверки, а държавите-членки са подготвени да извършват наказателно преследване срещу лицата, уличени в злоупотреба или опит за злоупотреба със системата.
- 1.10. Изложените по-долу насоки и препоръки не са изчерпателни и е възможно при определени обстоятелства прилагането на тези препоръки да не е достатъчно за постигане на желаните резултат (например, в случай че контролният кабел не може да се свърже към датчика за движение). При такива обстоятелства държавите-членки могат да бъдат насърчени да разработят алтернативни методи, чиято ефективност може да бъде предмет на утвърждаване. Такива алтернативни мерки могат да бъдат предмет на по-широк обмен между правоприлагащите органи.
- 1.11. Освен това, въпреки че настоящата препоръка на Комисията има за предмет двата типа тахографи, както са определени от Регламент (ЕИО) № 3821/85 и приложенията към него, е възможно държавите-членки да са въвели методи, процедури и насоки за проверки на аналоговите тахографи и откриването на устройства за манипулиране. Следователно, настоящата препоръка на Комисията не трябва да се разглежда като документ, който заменя тези съществуващи мерки или въвежда алтернативни такива, а като документ, който допълнително ги утвърждава, по-специално що се отнася до цифровия тахограф, чийто технологични решения могат да се различават, но целта остава непроменена. Препоръчва се там, където вече са въведени мерки за проверка на аналогови тахографи, обхватът на тези мерки да се разшири, където е уместно, като бъдат включени и цифровите тахографи (например норми, регламентиращи заплащането на сервиси за извършване на конкретни дейности, които са им възложени от контролорите, които са изпратили превозно средство в угълномощен сервиз, както е описано в раздел E).
- 1.12. Държавите-членки трябва да бъдат уверени и да получават подкрепа при регламентирането в техните национални стратегии за правоприлагане на методите и процедурите за противодействие на развиващите се заплахи срещу тахографската система. Подобни най-добри практики могат да бъдат обменени с останалите държави-членки.

<sup>(1)</sup> ITSEC – Information Technology Security Evaluation Criteria (Критерии за оценка на информационната сигурност), 1991 г., версия 1.2.

<sup>(2)</sup> Технически бележки на СИЦ. „Report on the attacks to security of the digital tachograph and on the risk associated with the introduction of adaptors to be fitted into light vehicles“ (Доклад за посегателствата срещу сигурността на цифровия тахограф и за риска, свързан с въвеждането на адаптери, предназначени за монтиране в леки превозни средства). Ограничено разпространение сред националните мениджъри на риска (29 ноември 2007 г.).

## Глава 2: Ефективни пътни проверки

### А. Организация и оборудване

- 2.1. За да извършват обстойни и ефективни проверки, контрольорите следва да разполагат с цялото необходимо оборудване и да са подходящо обучени. Те трябва да разполагат като минимум с карта на контрольор, както и с необходимите инструменти за прехвърляне на файлове с данни от блока, монтиран на превозното средство и картата на водача, а също така да могат да анализират такива файлове с данни и разпечатки от типа контролни уреди за регистриране на данни за движението, описан в приложение I Б, в съчетание с тахографски листове или диаграми от типове, описани в приложение 1. Контрольорите следва да са снабдени, също така, със софтуер, годен да извършва анализа на тези данни бързо и с най-малко неудобства, тъй като е известно, че за целите на откриване на устройства за манипулиране, разпечатките не могат да се анализират лесно на пътя, предвид обема и съдържанието на някои от файловете, които се разпечатват.
  - 2.2. Доколкото е възможно, когато контрольорите осъществяват проверки, на пътя или в помещенията на предприятие, независимо дали тези проверки имат за цел проверка на спазването на часовете за кормуване, изпитвания за установяване на техническата годност или други видове проверки, те могат да използват възможността да изпитат правилното функциониране и използване на тахографа и следва да са подготвени в резултат на тези проверки да открият използването на устройства за манипулиране.
  - 2.3. За тази цел се препоръчва държавите-членки да се опитат да организират проверки на превозните средства за наличие на устройства за манипулиране във връзка с други проверки (като технически прегледи на превозните средства, проверки за спазване на правилата относно часовете за кормуване и пр.), като поне 10 % от общия брой проверени превозни средства да бъдат подложени и на проверка за наличие на устройства за манипулиране. Държавите-членки следва да определят подходящата методика и процедури за извършване на допълнителните проверки, но съдържанието може да бъде отразено в техните общи национални стратегии за правопримлягане.
  - 2.4. Ефективни проверки могат да се извършват например чрез следните методи:
    - проверки на две места с анализ на скоростта или изминатото разстояние (вж. Б);
    - проверка на едно място с подробен анализ на данните (вж. В);
    - проверка на едно място, основана на проверка на техническото състояние (вж. Г).
  - 2.5. Когато даден контрольор смята, че е събрал достатъчно доказателства, може да изпрати превозното средство в сервис за извършване на допълнителни изпитвания (вж. Д).
  - 2.6. Разбира се, държавите-членки са свободни да прилагат допълнителни или алтернативни методи за проверка на превозните средства.
- Б. Мерки за проверка на две места с анализ на действителната скорост на движение и изминатото разстояние от превозните средства
- 2.7. Проверка на скоростта на движение към определен момент: за да приложат този метод, с помощта на стационарни или мобилни камери или радарни устройства за измерване на скоростта, контрольорите могат да измерят действителната скорост на движение на превозното средство преди да го спрат за проверка на пътя в определен момент. След това те могат да прехвърлят от блока, монтиран на превозното средство, файла с подробни данни за скоростта за период от 24 часа (*24-Hour Detailed Speed File*) и да сравнят скоростта, регистрирана в дадения момент със скоростта, измерена няколко километра преди това. На мястото на проверката този метод предполага само да се сравнят две числа след прехвърлянето на файла с подробни данни за скоростта за период от 24 часа (*24-Hour Detailed Speed File*);
  - 2.8. Проверка на фиксирано разстояние към определен момент: за да се приложи този метод, мястото на проверката може да бъде избрано така, че да отстои на известно разстояние от място, където контрольорите са разположили прибори или средства за засичане на времето, когато определено превозно средство е спирало или е пресякло това място (квитанции за пътни такси, данни от камери, данни от граничната охрана и пр.). На мястото на проверката контрольорите могат да прехвърлят от превозното средство *файла с подробни данни за скоростта за период от 24 часа* и да сравнят бързо регистрираната средна скорост между мястото на проверката и определеното място със средната скорост, изчислена въз основа на известното разстояние и времето, за което превозното средство е стигнало мястото на проверката.
  - 2.9. И при двата метода контрольорите трябва само да сравнят на мястото на проверката две числа, след като са прехвърлили *файла с подробни данни за скоростта за период от 24 часа* и са измерили или изчислили действителната средна скорост. Ако се установи значителна разлика, контрольорът има основание да подозира, че е използвано устройство за манипулиране. На това основание контрольорът може да изпрати водача и превозното средство в сервис, без да е необходимо да извършва допълнителни проверки на място.
  - 2.10. Що се отнася до данните от тахографи от типа, разгледан в приложение I Б, всички файлове, които са прехвърлени от или чрез контролните уреди за регистриране на данни за движението, трябва да бъдат придружени с подходящ електронен подпис, генериран от блока, монтиран на превозното средство, или от картата на водача, за да се провери автентичността и целостта на данните, като контрольорите могат да проверяват дали и тази информация е прехвърлена.

В. Методи за проверка на едно място, основани на подробен анализ на прехвърлените данни

- 2.11. Ако в момента на извършване на пътна проверка или непосредствено преди проверката в превозното средство е използвано устройство за манипулиране, индикации за извършената манипулация могат да се открият чрез редица прости методи.
- 2.12. За да установят данни, пораждащи подозрение за наличие на устройство за манипулиране, на основание на които могат да предприемат мерки, каквито смятат за необходими за откриване на това устройство, контролорите могат:
- да сравнят регистрираните действия на водача, данните за които са прехвърлени от картата и блока, монтиран на превозното средство, с други документи, които се намират в превозното средство, и показанията на водача. Евантуални несъответствия между тези данни могат да послужат като основание за подозрение. В този случай правоприлагащият орган може да предприеме по-нататъшни разследващи действия.
  - да проучат файла за събития и неизправности (*Events & Faults File*), съхранен в блока, монтиран на превозното средство, и по-специално съдържащите се в този файл данни за последните 10 дни:
    - опит за нарушаване на сигурността;
    - прекъсване на електрическото захранване (най-продължително събитие);
    - и грешка в данните за движението (най-продължително събитие);
    - неизправност в датчик.
- Ако водачът не може да обясни и обоснове задоволително всяко събитие или неизправност, правоприлагащият орган може да предприеме по-нататъшни разследващи действия.
- да проучат файловете с технически данни (*Technical Data Files*), съхранени в блока, монтиран на превозното средство, и по-специално:
    - данните относно сверяването на часовника;
    - данните относно калибрирането (петте последни по-време калибрвания, наименованието на сервиза и номера на картата).
  - посочените по-горе данни се използват за откриване на твърде много действия за калибриране, което може да означава, че те са извършени с открадната сервизна карта (или със сервизна карта, която е обявена за изгубена). Препоръчва се контролорите да направят справка с органа, компетентен за издаването на карти<sup>(1)</sup> относно статута на такива сервизни карти, които са идентифицирани, и относно това дали съответната карта е била валидна към момента, когато е използвана за калибриране на блока, монтиран на превозното средство.
- 2.13. Ако, след проверка на всички данни, посочени в параграфи 2.14—2.19, контролорът все още има основания да подозира нередност, той може да прехвърли *24-часовия подробен файл относно скоростта* и да провери с помощта на софтуера дали са налице нереалистични увеличения или намаления на ускорението на превозното средство, и, когато е уместно, дали профилът на пътуването отговаря на останалите документи, налични в превозното средство и показанията на водача (относно броя на спиранията, поддържаната скорост в планински или населени райони...). Тези данни, разгледани в съчетание с описаните по-горе, могат да дадат основания за подозрение за наличие на устройство за манипулиране.
- 2.14. Използването на този метод предполага на мястото на извършване на проверката контролорите да разполагат с подходящ софтуер, който може да генерира четливо визуално представяне на кривата на скоростта на движение във функция от времето, за да могат да се установят необичайни изменения в ускорението или обратното ускорение, които да подчертават или в повечето случаи автоматично да сигнализират:
- нереалистични увеличения или намаления на ускорението на превозното средство;
  - подозрителни действия за калибриране на блока, монтиран на превозното средство;
  - прекъсвания на електрическото захранване.

Г. Методи за проверка на едно място, основани на технически проверки на пломби

- 2.15. Когато е възможно и безопасно, контролорът може да провери състоянието на пломбите. Ако пломбите липсват или са разрушени или повредени, контролорът може да поиска обяснение от водача.

<sup>(1)</sup> Искания до други органи, компетентни да издават карти, следва да се изпращат чрез мрежата TACHONET.



- 2.16. Ако водачът може да предостави писмена декларация относно причините за тези действия, предвидена в глава V, раздел 4 от приложение 1, или в изискване 253 от приложение I Б към Регламент (ЕИО) № 3821/85, контролорът може да изиска от водача да се яви в сервиз за повторно пломбиране на системата и калибриране на контролния уред.
- 2.17. Ако водачът не може да предостави такава декларация, това може да е нарушение и се препоръчва водачът да бъде незабавно съпроводен от контролора в упълномощен сервиз за проверка на контролните уреди съгласно глава 3.

*Д. Изпращане на превозното средство в сервиз*

- 2.18. Ако след извършване на проверка на пътя при използване на описаните по-горе методи, все още е налице обосновано подозрение за наличие на устройство за манипулиране, контролорът може да изпрати превозното средство в упълномощен сервиз. Контролорите или компетентните национални органи могат да са оправомощени да разпоредят на упълномощени сервизи извършване на специални изпитвания за установяване наличието на устройства за манипулиране.
- 2.19. В повечето случаи тези специални изпитвания позволяват да се установи неправилно свързване на датчика за движение към блока, монтиран на превозното средство, което може да е признак за наличието на устройство за манипулиране. Тези изпитвания могат да включват (вж. описанието в глава 3):
- преглед на пломбите и табелките за извършен монтаж;
  - изпитване на контролния кабел;
  - анализ на прехвърлените файлове с данни.
- 2.20. Ако бъдат открити устройства за манипулиране, независимо дали са използвани от водача или не, оборудването (което може да включва самото устройство, блока, монтиран на превозното средство, или неговите компоненти и картата на водача) могат да бъдат иззети от превозното средство и да се използват като доказателства.
- 2.21. Освен това, контролорът може да изиска допълнително от упълномощените сервизи да извършат проверки, за да установят дали контролните уреди за регистриране на данни за движението: а) функционират нормално; б) регистрират и съхраняват правилно данни; и в) дали параметрите на калибриране са правилни.
- 2.22. Препоръчва се, за превозни средства, оборудвани с контролни уреди за регистриране на данни за движението от типа, описан в приложение I Б, и само след прехвърляне на всички файлове с данни и техния анализ (като електронните подписи на данните трябва да са непокътнати) и след установяване, че не е налице устройство за манипулиране, контролните уреди за регистриране на данни за движението да бъдат цялостно повторно калибрирани и да се постави нова табелка за монтаж. Освен това се препоръчва упълномощеният сервиз да пломбира системата само под ръководството на контролора.
- 2.23. Що се отнася до контролните уреди за регистриране на данни за движението, отговарящи на приложение 1, след отстраняването на устройството за манипулиране, ако има такова, уредите могат да се подложат на проверка за правилното им функциониране и работа и да бъдат цялостно повторно калибрирани, след което да се постави нова табелка за монтаж. Препоръчва се упълномощеният сервиз да пломбира системата само под ръководството на контролора.

*Е. Проверки на превозни средства или данни в помещения на предприятия*

- 2.24. Препоръчва се компетентните органи на държавите-членки да се възползват от възможността да проверяват превозни средства (или блокове, монтирани в превозни средства) и водачи (както и картите на водачите), които присъстват при проверки в помещенията на предприятия.
- 2.25. Изисква се предприятията да съхраняват данните, които обработват, за период, не по-малък от една година и да ги предоставят за преглед при поискване от страна на контролорите. Следователно, в рамките на стандартната процедура за проверка, контролорите могат да проверяват всяко превозно средство, което се намира в помещенията на проверяваното предприятие, и да извършват всички проверки или дейности, които считат за необходими, като при това се стремят да забавят минимално водачите и превозните средства.
- 2.26. При подобни проверки в помещения на дружества следва да се отчита възможността в обектите да се намират превозни средства и записи на данни, свързани с контролни уреди за регистриране на данни за движението от типовете, описани в приложение I или приложение I Б, поради което контролорите следва да бъдат подготвени и да разполагат с необходимото оборудване за работа са такива уреди.

## ОБОБЩЕНА ИНФОРМАЦИЯ ПРЕДОТВРЯВАНЕ НА ПОСЕГАТЕЛСТВОТА СРЕЩУ ЦИФРОВИ ТАХОГРАФИ

### ПРОВЕРКИ НА ПЪТЯ ИЛИ В ПОМЕЩЕНИЯ НА ПРЕДПРИЯТИЯ

Националните стратегии за правоприлагане могат да се развият за насърчаване на ефективни проверки и прегледи на превозни средства, на които е възможно да са монтирани устройства за манипулиране, извършвани на пътя или в рамките на проверки на помещенията на предприятия.

Контрольорите с подходяща подготовка и оборудване могат бързо да извеждат, прехвърлят и анализират данни от блоковете, монтирани на превозните средства, и да извършват своевременно проверки, както и да анализират по аналогичен начин данни, съхранени на информационни носители или разпределени между такива носители, тахографски листове, диаграми и разпечатки.

Държавите-членки могат да разработят стратегии, за да гарантират, че до 2010 г. проверките на превозни средства за наличие на устройства за манипулиране ще могат да бъдат придружени с проверки, извършвани по един от следните методи:

- проверки на две места с анализ на действителната скорост или изминатото разстояние;
- проверка на едно място с подробен анализ на прехвърлените данни;
- проверка на едно място, основана на технически проверки на пломбите.

Ориентировъчно, 10 % от проверените превозни средства (преминали през технически преглед, проверка за спазване на изискванията за часовете за кормуване или други проверки) могат да се проверяват и за наличие на устройства за манипулиране, като държавите-членки следва да разработят най-ефективните методи за това, които следва да бъдат отразени в техните стратегии.

Ако бъдат събрани достатъчно доказателства, пораждащи обосновано подозрение, контрольорите могат да изпратят превозното средство в упълномощен сервиз за допълнителни проверки.

Ако бъдат открити устройства за манипулиране, независимо дали са използвани от водача, се препоръчва тези устройства да бъдат иззети от превозното средство и да се използват като доказателства в съответствие с националните процесуални правила, регламентиращи събирането на такива доказателства. Контрольорите могат да прилагат съответните процедури и да налагат санкции, когато е установено използване на такива устройства, тъй като това е много сериозно нарушение.

### Глава 3: Обучение, оборудване и най-добри практики

- 3.1. Запълнение на държавите-членки е да гарантират, че контрольорите са преминали подходящо обучение за изпълнение на техните задължения, но подходящо обучение може да бъде предоставено и на всички останали заинтересовани страни; полезно и желателно е държавите-членки да предприемат съвместни посещения и координация за контрольори с цел хармонизиране на най-добрите практики и разпространение между длъжностните лица на извлечените от практиката поуки.
- 3.2. Контрольорите следва да разполагат с подходящо оборудване, за да извършват целия набор проверки, свързани с цифровия тахограф. Това означава, че те трябва да разполагат с подходящи инструменти за четене, разпечатване и прехвърляне на данни от тези уреди за регистриране на данни. Държавите-членки могат да положат усилия да гарантират, че достатъчна част от техните контрольори са снабдени с такова оборудване.
- 3.3. Между правоприлагащите органи може да се осъществява обмен и популяризиране на най-добри практики за откриване и предотвратяване при проверки на пътя и в помещения на предприятия (като използване на контролен кабел, метода на фиксираното разстояние, откриване на следи от аномални скорости или графични криви за разстоянието, прекъсвания на електрическото захранване, разрушени пломби).

### Глава 4: Прегледи в сервиси

Сервизите и монтьорите са особено важно звено за сигурността на тахографската система, независимо дали става дума за аналогов или цифров тахограф. Тяхното одобряване и упълномощаване трябва да се извършва въз основа на ясен набор от национални критерии, чрез които се установява тяхната благонадеждност. За тази цел се препоръчва държавите-членки да гарантират, че сервизите, упълномощени да монтират, активират, калибрират, преглеждат и ремонтират контролни уреди за регистриране на данни за движението, подлежат на одобряване, периодичен контрол и сертифициране, и получават навременни и полезни данни и информация. Наред с това се препоръчва компетентните органи да предоставят на монтьорите и сервизите ясни указания и насоки относно техните задължения и отговорности, и по-специално относно тяхното разбиране за ролята им в контекста на цялостната сигурност на системата. Също така се препоръчва тези органи, които одобряват монтьори и сервизи, да предоставят чрез Комисията на всички останали държави-членки точна и редовно актуализирана информация относно маркировките на пломбите, както и данни за статута на всеки сервиз на тяхната територия.



## А. Правно основание

- 4.1. Обикновено се изисква превозните средства да се представят в сервиз, когато:
- а) трябва да се извърши преглед на тахографа в съответствие с приложенията към Регламент (ЕИО) № 3821/85;
  - б) трябва да се извърши годишният технически преглед на превозното средство съгласно разпоредбите на приложение II към Директива 96/96/ЕО;
  - в) контролорите изпращат превозното средство в сервиз за извършване на по-подробен преглед на контролните уреди за регистриране на данни за движението;
  - г) е налице необходимост от ремонт или смяна на контролните уреди за регистриране на данни за движението.
- 4.2. Сервизите или монтьорите могат да бъдат инструктирани да извършват във всички тези случаи визуална и физическа проверка на пломбите и на табелките на производителя и табелките за монтаж на контролните уреди за регистриране на данни за движението.
- 4.3. Компетентните органи на държавите-членки могат да напомнят редовно на сервизите, че винаги, когато преглеждат и plombират тахографска система и поставят съответна табелка за монтаж, те на практика потвърждават, че системата е сигурна, функционира правилно, регистрира вярно данните и че към нея не е монтирано устройство за манипулиране.
- 4.4. Органите могат да напомнят на сервизите, че съзнателното plombиране от тяхна страна на тахографска система, без да са отстранили устройство за манипулиране, което са открили при прегледа, или да са изискали отстраняването на устройството, може да представлява сериозно нарушение. Ако на по-късен етап се установи наличието на устройство за манипулиране, независимо дали то е използвано или не, и че сервизът е plombирал системата и е поставил табелка за монтаж, сервизът и отделните монтьори могат да бъдат подведени под отговорност за сериозно нарушение.
- 4.5. Препоръчва се, с оглед на важната роля на сервизите и монтьорите по отношение на сигурността на системата, компетентните органи на държавите-членки да разглеждат възможността за въвеждане на подходящи санкции, които могат да бъдат свързани дори с отнемане на одобрение или пълномощия за работа с тахографи, ако съответният сервиз вече не може да се счита за надежден.
- 4.6. Обратно, държавите-членки могат да напомнят на сервизите, че те имат право да отказват извършването на прегледи или калибриране на превозни средства, за които имат основания да подозират или знаят, че на тях са монтирани устройства за манипулиране. Компетентните органи могат да оказват съдействие на сервизите, когато сервизът настоява устройството за манипулиране да бъде отстранено, преди да продължи прегледа. Сервизът може във всички случаи да откаже да plombира електрическите съединители за обмен на данни или да постави табелка за монтаж до отстраняването на устройството.
- 4.7. Държавите-членки, които считат за необходимо, могат да изискват от упълномощените сервизи да докладват такива обстоятелства, както е описано в параграфи 4.4—4.6.
- 4.8. Алтернативна възможност е, държавите-членки, които не считат, че такива действия от страна на сервиза са подходящи, да инструктират сервизите да съхраняват протоколите с такива данни за определен период от време и да ги предоставят на компетентния орган при поискване. Този период от време може да бъде минимум 24 месеца, т. е. да бъде съгласуван с минималния период между прегледите на контролните уреди.
- 4.9. На сервизите може да се напомни, също така, че фактът на отстраняването на устройството за манипулиране от превозното средство не освобождава непременно оператора или водача от отговорност за нарушения, тъй като съществува голяма вероятност данните, които вече са регистрирани и съхранени в блока, монтиран на превозното средство, както и картите на отделните водачи, да са манипулирани. Като не докладват тези обстоятелства, сервизите могат се окажат съучастници в престъпления, извършени от тези оператори или водачи и съответно могат да понесат същите наказания, ако бъдат заловени.
- 4.10. Въпреки това, сервизите и монтьорите могат да докладват използването или наличието на устройства за манипулиране пред компетентния орган, който на свой ред може например да въведе схеми за възнаграждаване или стимулиране, за да насърчи сервизите да предоставят информация, допринасяща за откриването и недопускането на устройства за манипулиране или други видове посегателства срещу системата.
- 4.11. Изложените по-долу насоки и препоръки не са изчерпателни и е възможно в определени ситуации прилагането им да не води до желаните резултати (например когато контролният кабел (параграф 1.23) не може да се свърже към датчика за движение). В такива ситуации държавите-членки могат да разработят алтернативни методи с аналогична ефективност. Такива алтернативни мерки могат да бъдат предмет на обмен между правоприлагащите органи.

4.12. Освен това, тъй като обхватът на тези насоки включва и двата типа тахографи, както е определено в Регламент (ЕИО) № 3821/85 и приложенията към него, е възможно държавите-членки да са въвели методи, процедури и насоки за проверки на аналоговите тахографи и откриването на устройства за манипулиране. Следователно, настоящата препоръка на Комисията не трябва да се разглежда като документ, който заменя тези съществуващи мерки или въвежда алтернативни такива, а като документ, който допълнително ги утвърждава, по-специално що се отнася до цифровия тахограф, във връзка с който методиката може да се различава, но целта остава непроменена. Препоръчва се там, където вече са въведени мерки за проверка на аналогови тахографи, обхватът на тези мерки да се разшири, където е уместно, като бъдат включени и цифровите тахографи. Става дума например за ситуации, свързани със заплащането на сервиси за извършване на конкретни дейности, които са им възложени от контролорите, които са изпратили превозно средство в упълномощен сервиз.

#### Б. Разрушени или липсващи пломби

- 4.13. Сервисите могат във всички случаи да проверяват дали пломбите липсват или са разрушени или повредени.
- 4.14. Превозното средство не трябва при никакви обстоятелства да се пломбира или да му се поставя табелка за монтаж до привеждането му в съответствие с изискванията на регламента.
- 4.15. Сервисите могат да документират факта, че пломбите липсват, в протокола или регистъра на прегледите и да извършват допълнителни проверки (като например проверка с контролния кабел) и прегледи, за да гарантират, че на превозното средство не е поставено устройство за манипулиране.
- 4.16. Ако, както е предвидено в глава V, параграф 4 от приложение I и изискване 252 от приложение I Б към Регламент (ЕИО) № 3821/85, пломбите са премахнати в случай на неотложна необходимост или с цел монтиране или поправяне на ограничител на скоростта, във всеки случай на установени разрушени пломби трябва да се изготви и предостави на компетентния орган писмена декларация относно причините за тези действия.
- 4.17. В противен случай сервизът може да извърши цялостна проверка, като използва описаните по-долу препоръчителни методи, и да докладва пред съответния компетентен орган извършените действия и направените констатации.

#### В. Анализ на регистрираните данни

- 4.18. Що се отнася конкретно до цифровия тахограф, данните, прехвърлени при проверката в сервиза, придружени при възможност със съответния електронен подпис и включени в протокола от одита, следва да отговарят на изискванията, изложени в раздел 4.4 (Цели относно сигурността на датчика за движение) и раздел 4.4 (Цели относно сигурността на блока, монтиран на превозното средство) от допълнение 10 към приложение I Б към Регламент (ЕИО) № 3821/85. Допълнение 1 съдържа пълния списък на информацията, която трябва да се включи в протокола от одита.
- 4.19. Сервизът може, също така, да прехвърли и анализира файла с данни за събития и дефекти (*Events & Faults Data File*), запазения в блока, монтиран на превозното средство. Описаните събития и дефекти включват например (вж. също пълния списък в допълнение 2):
- опит за нарушаване на сигурността;
  - неуспешно разпознаване на датчика за движение;
  - неразрешена смяна на датчика за движение;
  - неправомерно отваряне на корпуса;
  - прекъсване на електрическото захранване;
  - или неизправност в датчика
- 4.20. Трудно е да се установи и използването на устройство за манипулиране след като устройството е било демонтирано. Но при проверка на файла за събития и неизправности могат да бъдат установени прекъсвания в електрическото захранване, които не могат да бъдат обяснени. Освен това, при проучване на подробните данни за скоростта, може да се установят аномалии в сигнала за скоростта. Нереалистични ускорения и нереалистични отрицателни ускорения могат да послужат като индикация за включване и изключване на устройство за манипулиране.
- 4.21. Във всички случаи сервисите могат да разпечатват данни и да прилагат разпечатките към протокола или регистъра на прегледите (вж. глава 4) и, когато е уместно, да се позовават на данни, прехвърлени с помощта на сервисната карта.

- 4.22. Ако не е възможно данните от блока, монтиран на превозното средство, да бъдат прехвърлени с помощта на сервизната карта, може да се приеме, че блокът не функционира правилно или е повреден. В такива случаи сервизите могат да направят опити за ремонт на уредите. Ако и след тези опити все още не е възможно да се прехвърлят данните, следва да се издаде сертификат за невъзможност за прехвърляне на данни, копие от който се прилага към протокола от прегледа.
- 4.23. Препоръчва се, също така, водачите да съхраняват издадените им от сервизи сертификати за невъзможност за прехвърляне на данни за представяне при евентуална проверка, когато управляват превозно средство с повреден цифров тахограф. Наред с това се препоръчва, ако водачът смени превозното средство, посочените сертификати да се съхраняват с превозното средство до приемането на сертификата от транспортното предприятие в рамките на общите му задължения за съхраняване на документация и ремонта на уреда.

*Г. Проверка на регистрацията на датчика за движение в блока, монтиран на превозното средство*

- 4.24. Ако се установи, че някои от данните, описани в предходния раздел, са записани след последния преглед, сервизът може да сравни данните от разпознаването на датчика за движение, монтиран към скоростната кутия, със съответните данни на датчика, регистриран в паметта на блока, монтиран на превозното средство.
- 4.25. Използването на контролен кабел е ефективен способ за проверка дали определени видове устройства за манипулиране са монтирани в превозното средство. Контролният кабел се свързва към задния панел на блока, монтиран на превозното средство, а другият му край се свързва с датчика за движение. Ако монтираният към скоростната кутия датчик за движение не е регистриран в паметта на блока, монтиран на превозното средство, ще се генерира събитие за „грешка в данните за движението“ или неизправност в датчика. Такова съобщение сочи наличието на устройство за манипулиране. Ако се установи запис на такова събитие, превозното средство може да се подложи на проверка за наличие на скрити устройства.
- 4.26. Алтернативен метод е в рамките на проверката датчикът за движение да се разкачи и отстрани. Ако цифровата тахографска система не е била обект на вмешателство, ще се изобрази съобщение за грешка (липса на датчик за движение). Ако, обаче, не бъде изведено такова съобщение, това е признак за наличието на друг скрит датчик за движение или друго електронно устройство за манипулиране.
- 4.27. Трябва да се отбележи, също така, че преди да се използва контролен кабел, монтьор в сервиза (или контрольор) трябва да постави сервизната карта (или картата на контрольор), за да се обясни възникването на събитието „прекъсване на електрическото захранване“ и неговото регистриране във файла за събития и неизправности (*Events & Faults file*) в паметта на блока, монтиран на превозното средство. Ако това действие не бъде извършено, при последващ преглед данните може да бъдат погрешно интерпретирани като индикация, че водачът или операторът са правили опит за посегателство срещу сигурността на датчика за движение.
- 4.28. Алтернативен метод, който обаче не винаги може да се използва, е да се сравни маркировката на датчика за движение, монтиран към скоростната кутия, с данните за разпознаване на регистрирания датчик за движение, запазени в паметта на блока, монтиран на превозното средство. За тази цел сервизите могат да извършат следните действия:
- Сравнение на информацията, отбелязана на табелката за монтаж, с информацията, съхранена в паметта на блока, монтиран на превозното средство. Когато се установи несъответствие на информацията, може да бъдат уведомени правоприлагащите органи на държавата-членка и инцидентът да бъде отразен в протокола от прегледа и регистъра на прегледите.
  - Сравнение на разпознавателния номер на датчика за движение, отпечатан върху корпуса на датчика, с информацията, съхранена в паметта на блока, монтиран на превозното средство. Ако е необходимо, може да се използва електронен диагностичен уред за проверка на електронното разпознаване на датчика за движение. Когато е налице несъответствие между разпознавателните номера, може да се приеме, че е монтирано устройство за манипулиране. Може да бъдат уведомени правоприлагащите органи на държавата-членка и инцидентът да бъде отразен в протокола за прегледа и регистъра на прегледите.

*Д. Специални процедури, резултат от пътна проверка*

- 4.29. Контрольорите могат да изпратят подозрително превозно средство в сервиз. В такъв случай контрольорите могат да инструктират сервизите и монтьорите първо да прехвърлят всички файлове с данни от паметта на блока, монтиран на превозното средство. Тези файлове включват: файла за общ преглед (*Overview File*), подробния файл за скоростта (*Detailed Speed File*), техническия файл (*Technical File*) и файла за събития и неизправности (*Events & Faults File*). Тези файлове трябва да са придружени със съответен електронен подпис.
- 4.30. Цялостна проверка може да се извърши въз основа на регистрираните данни, както и с технически средства (контролен кабел, проверка на пломбите и т. н.).
- 4.31. Ако се установят сериозни несъответствия, но не се открие устройство за манипулиране, може да се направи заключението, че такова устройство за манипулиране е използвано и демонтирано. В такъв случай контрольорът следва да уведоми органа, координиращ действията по правоприлагане, в съответствие с член 2 от Директива 2006/22/ЕО, и/или органа за взаимодействие в Общността, в съответствие с член 7 от същата директива, ако превозното средство е регистрирано в друга държава-членка. В резултат на това може да се предприеме по-нататъшно разследване, доколкото се касае за превозно средство на предприятието.

**Глава 5: Протокол и одит на сервиси**

- 5.1. Сервисите могат да изготвят протокол от преглед за всеки извършен преглед на превозно средство, в рамките на който се изисква извършване на преглед на контролни уреди за регистриране на данни за движението, независимо дали този преглед е извършен като част от периодичен преглед или по искане на националния компетентен орган. Освен това, те могат да вписват в регистър списък на всички протоколи от прегледи.
- 5.2. Протоколът от преглед може да се съхранява от сервиса за минимален период от две години от датата на изготвяне на протокола, като, при искане от страна на националния компетентен орган, сервисът следва да предоставя всички данни за извършени прегледи и калибриране през този период.
- 5.3. Подобни констатации, направени от сервиси (данни за разрушени, повредени или липсващи пломби; липсващи табелки; непълна или несъответстваща информация в паметта на блока, монтиран на превозното средство, и върху датчика за движение, за открити устройства за манипулиране; копия от разпечатки, свързани с файла за събития и дефекти (*Events & Faults File*) и други разпечатки), могат да бъдат включени например във нормалния формуляр на протоколите, и компетентните органи на държавите-членки се приканват да възприемат това решение.
- 5.4. Държавите-членки могат да считат непредоставянето от страна на сервиси на надлежно попълнени протоколи от прегледи за нарушение на задължителните изисквания, в резултат на което може да бъде отнето разрешението на сервиса за работа с такива системи.
- 5.5. Държавите-членки могат да извършват одити на изготвените от сервиси протоколи и регистри за прегледи не по-рядко от веднъж на всеки две години. Такива одити могат да включват проверка на произволно избрани протоколи за прегледи, свързани с преглед и калибриране на цифрови тахографи. Сервисните карти също могат да бъдат предмет на проверки и периодично прехвърляне на данните с цел да се избегне загуба на данни или запис на нови данни върху запамените в картата данни.

**ОБОБЩЕНА ИНФОРМАЦИЯ****ПРЕДОТВРАТЯВАНЕ НА ПОСЕГАТЕЛСТВА СРЕЩУ ЦИФРОВИЯ ТАХОГРАФ ПО ВРЕМЕ НА ПРЕГЛЕД В СЕРВИЗ**

В рамките на дейността по одобряване и периодичен контрол на сервисите, държавите-членки следва да гарантират, че персоналът на сервисите е получил подходящо обучение и разполага с цялото необходимо оборудване за прехвърляне на данни и извършване на някои специфични проверки.

Компетентният орган може да инструктира сервисите да не пломбират цифрови тахографи, когато са установили наличието на устройства за манипулиране, до отстраняването на устройството и пълното повторно калибриране на тахографа, така че да регистрира правилно данните. Освен това, компетентният орган може да инструктира сервисите да отстранят табелката за монтаж.

Прегледите в сервиси могат да включват:

- физически проверки на пломбите, монтажа и табелките на производителите;
- анализ на прехвърлените файлове с данни, и по-специално на файла със събития и дефекти
- когато е уместно, проверка с контролен кабел

Сервисите могат да отразят в протокол от прегледа липсващи или повредени пломби и да приложат към протокола разпечатки на прехвърлените файлове. Протоколите от извършените прегледи могат да се съхраняват на разположение на националните органи за срок от две години.

Периодичните проверки на сервисите от държавите-членки могат да включват извършване на одит на процедурите за преглед, включително проверка на произволно подбрани протоколи за преглед.

Държавите-членки могат да предвидят задължение за сервисите да уведомяват компетентния орган за случаите на открити устройства за манипулиране или констатирани сериозни несъответствия, които показват, че на превозното средство е използвано устройство за манипулиране, което впоследствие е демонтирано.

В такива случаи и когато превозното средство е регистрирано в друга държава-членка, държавата-членка може да уведоми органа за взаимодействие в Общността, за да се предприеме по-нататъшно разследване, когато се касае за превозно средство на предприятието.

**Глава 6: Заключителни разпоредби**

- 6.1. Откриването и предотвратяването на използване на устройства за манипулиране на тахографската система е непрекъснат процес, който изисква постоянна бдителност. Успоредно с усъвършенстването на технологиите се развиват и методите и опасностите за намеса в системата. Всички страни, участващи в гарантирането на сигурността на тахографската система — контрольори, утълномошени сервиси и монтьори или работещи съгласно закона оператори и водачи — имат своята роля в този процес.
  - 6.2. На национално равнище държавите-членки следва да бъдат насърчавани да набавят възможно най-много информация, за да разработят собствени стратегии за противодействие на тези заплахи и да получават енергична подкрепа за обмен на тази информация. Нови или принципно различни опасности или опити за намеса в системата следва да бъдат довеждани до знанието на Комисията.
  - 6.3. На общностно равнище Комисията ще продължи да извършва преглед на ситуацията и на прилагането на правилата, а също така ще търси подкрепата и сътрудничеството на всички държави-членки и заинтересовани участници от отрасъла.
-