

ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΣΥΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 23ης Ιανουαρίου 2009

για κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τη βέλτιστη πρακτική επιβολή του νόμου στους καθ' οδόν ελέγχους της συσκευής ελέγχου και στους ελέγχους από εξουσιοδοτημένα συνεργεία

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(2009) 108]

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2009/60/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

την οδηγία 2006/22/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για καθορισμό ελάχιστων προϋποθέσεων για την εφαρμογή των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 και (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου, σχετικά με την κοινωνική νομοθεσία όσον αφορά δραστηριότητες οδικών μεταφορών και για την κατάργηση της οδηγίας 88/599/ΕΟΚ ⁽¹⁾ του Συμβουλίου, και ιδίως το άρθρο 11 παράγραφος 1,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 1 της οδηγίας 2006/22/ΕΚ, η Επιτροπή χαράσσει κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τη βέλτιστη πρακτική επιβολής του νόμου στους ελέγχους οχημάτων που πρέπει να διενεργούνται από ελεγκτές είτε καθ' οδόν είτε στις εγκαταστάσεις των επιχειρήσεων, ή από εξουσιοδοτημένα συνεργεία και μηχανικούς.
- (2) Η συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών είναι αναγκαία για να καταγράφονται ο χρόνος οδήγησης και ανάπαυσης των οδηγών και για να εξασφαλίζεται ότι οι αρμόδιοι εθνικοί ελεγκτικοί φορείς μπορούν να ελέγχουν αποτελεσματικά την εφαρμογή της εργατικής νομοθεσίας στις οδικές μεταφορές.
- (3) Για να εξασφαλισθεί η ορθή και αξιόπιστη λειτουργία της συσκευής ελέγχου, καθώς και η αξιόπιστη καταγραφή και αποθήκευση των δεδομένων, χρειάζονται περιοδικοί έλεγχοι και επιθεωρήσεις μετά την εγκατάσταση της συσκευής ελέγχου.

- (4) Ωστόσο, οι περιοδικοί έλεγχοι και επιθεωρήσεις δεν διενεργούνται κατά τα φαινόμενα με την απαραίτητη συχνότητα ώστε να καθίσταται αποτρεπτική για τους οδηγούς και τους μεταφορείς που επιζητούν να εξαπατήσουν το σύστημα με συσκευές παραποίησης ή με άλλα παρεμφερή μέσα.

- (5) Σύμφωνα με έρευνες και πληροφορίες εμπειρογνομόνων, διαπιστώνεται ότι είναι συχνές οι απόπειρες παραβίασης του συστήματος του ταχογράφου σε οχήματα που είναι εξοπλισμένα με αναλογικό ταχογράφο· παρατηρούνται τώρα παρόμοιες επιθέσεις και επιβουλές και στο σύστημα του ψηφιακού ταχογράφου.

- (6) Σύμφωνα με τις ίδιες έρευνες, υπάρχουν ορισμένες δυνατότητες παραβίασης, γνωστές στον τομέα των οδικών μεταφορών, με σκοπό την απόπειρα παραποίησης του συστήματος του ψηφιακού ταχογράφου.

- (7) Οι εν λόγω απόπειρες και επιβουλές θέτουν σε σοβαρό κίνδυνο την οδική ασφάλεια και έχουν επίσης ανεπιτρεπτες αρνητικές επιπτώσεις στον θεμιτό ανταγωνισμό και στις συνθήκες εργασίας των οδηγών στις οδικές μεταφορές.

- (8) Συνεπεία της βελτιωμένης ασφάλειας του ψηφιακού ταχογράφου σε αντίθεση με τον αναλογικό, είναι πιο εύκολο να διαπιστωθούν οι επιβουλές και απόπειρες παραποίησης του συστήματος, με αποτέλεσμα η πιθανότητα σύλληψης ανενδoίαστων οδηγών και μεταφορέων με τέτοιες συσκευές είναι μεγάλη και άρα συνάγεται ότι έχει αποτρεπτικό χαρακτήρα.

⁽¹⁾ ΕΕ L 102 της 11.4.2006, σ. 35.

- (9) Σκοπός της παρούσας σύστασης είναι συνεπώς να ενθαρρυνθούν και να υποστηριχθούν τα κράτη μέλη στην υιοθέτηση διαδικασιών και μεθόδων με τις οποίες, με βάση τις έρευνες και την τεχνική εμπειρογνωσία του κλάδου, θα αυξηθούν αισθητά οι δυνατότητες πρόληψης και ανίχνευσης της απόπειρας απάτης.
- (10) Συγκεκριμένα, η παρούσα σύσταση καθορίζει τη βέλτιστη πρακτική επιβολής του νόμου, σύμφωνα με τις έρευνες του Κοινού Κέντρου Ερευνών.
- (11) Η παρούσα σύσταση μαζί με την προτεινόμενη οδηγία για τους πρόσθετους καθ' οδόν ελέγχους που πρέπει να διενεργούνται αποτελεί δέσμη μέτρων επιβολής με σκοπό να βελτιωθεί αισθητά η ανίχνευση και η πρόληψη συσκευών που χρησιμοποιούνται για την παραποίηση του συστήματος του ψηφιακού ταχογράφου.
- (12) Τα μέτρα που προβλέπει η παρούσα σύσταση είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής που έχει συσταθεί από το άρθρο 18 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου ⁽¹⁾,

ΣΥΝΙΣΤΑ:

1. Να εγκριθούν και να τεθούν σε εφαρμογή οι κατευθυντήριες γραμμές βέλτιστης πρακτικής που περιέχει το παράρτημα της παρούσας σύστασης σχετικά με τους ελέγχους οχημάτων που πρέπει να διενεργούνται από ελεγκτές καθ' οδόν ή στις εγκαταστάσεις των επιχειρήσεων, ή από μηχανικούς και τεχνικούς σε συνεργεία εγκεκριμένα από την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους, ώστε να ανιχνεύεται και να προλαμβάνεται η χρήση συσκευών παραποίησης της συσκευής ελέγχου που χρησιμοποιείται στις οδικές μεταφορές.
2. Να τεθούν σε εφαρμογή οι εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές, εφόσον χρειάζεται, στο πλαίσιο εθνικών στρατηγικών επιβολής που αναφέρονται στο άρθρο 2 της οδηγίας 2006/22/ΕΚ.

Βρυξέλλες, 23 Ιανουαρίου 2009.

Για την Επιτροπή
Antonio TAJANI
Αντιπρόεδρος

⁽¹⁾ ΕΕ L 370 της 31.12.1985, σ. 8.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΜΕΤΡΩΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΛΑΒΟΥΝ ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΙΧΝΕΥΣΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΩΝ ΣΥΣΚΕΥΩΝ ΠΑΡΑΠΟΙΗΣΗΣ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΕΙΣΑΓΩΓΗ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΙ ΕΛΕΓΧΟΙ ΚΑΘ' ΟΔΟΝ

- A. Οργάνωση και εξοπλισμός
- B. Δύο σημεία ελέγχου με ανάλυση της πραγματικής ταχύτητας και της διανυθείσας απόστασης των οχημάτων
- Γ. Μέθοδοι ελέγχου ενός σημείου βάσει λεπτομερούς ανάλυσης των τηλεφορτωνόμενων δεδομένων
- Δ. Ένα σημείο ελέγχου με βάση τον τεχνικό έλεγχο των σφραγίδων
- E. Παραπομπή του οχήματος σε συνεργείο

ΣΤ. Έλεγχος οχημάτων ή δεδομένων στις εγκαταστάσεις της επιχείρησης

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ, ΣΥΣΚΕΥΗ ΕΛΕΓΧΟΥ ΚΑΙ ΒΕΛΤΙΣΤΗ ΠΡΑΚΤΙΚΗ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΣΕ ΣΥΝΕΡΓΕΙΟ

- A. Νομική βάση
- B. Παραβίαση ή απουσία σφραγίδων
- Γ. Ανάλυση των αρχείων δεδομένων
- Δ. Έλεγχος αντιστοιχίας μεταξύ του αισθητήρα κίνησης και της μονάδας επί του οχήματος
- E. Ειδικές διαδικασίες μετά από έλεγχο καθ' οδόν

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΕΚΘΕΣΗ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΣ ΣΥΝΕΡΓΕΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Κεφάλαιο 1: Εισαγωγή

- 1.1. Στην παρούσα σύσταση περιγράφεται πώς είναι δυνατόν να ενθαρρυνθούν να πράξουν τα κράτη μέλη για να αντιμετωπίσουν τις απειλές χρήσης διατάξεων παραποίησης των ταχογράφων και ταυτόχρονα να προωθήσουν και να υποστηρίξουν προληπτικά μέτρα μεταξύ τους για την αντιμετώπιση των απειλών αυτών.
- 1.2. Η τοποθέτηση διατάξεων παραποίησης σε οχήματα με σκοπό την παρέμβαση στον ορθό προορισμό και λειτουργία του συστήματος του ψηφιακού ταχογράφου είναι από τις σοβαρότερες απειλές κατά της ασφάλειας του συστήματος. Η χρήση, ή η πρόθεση χρήσης, τέτοιων διατάξεων στρεβλώνει το θεμιτό ανταγωνισμό, παρέχοντας στους ανενδοίαστους οδηγούς και μεταφορείς αθέμιτο εμπορικό πλεονέκτημα, έχει απαράδεκτες αρνητικές κοινωνικές επιπτώσεις για τους οδηγούς διότι τους επιτρέπει, ή τους αναγκάζει, να οδηγούν πολύ περισσότερες ώρες από ό,τι επιτρέπει ο νόμος. Πιθανή συνέπεια όσων προαναφέρθηκαν είναι να διακυβευθεί η οδική ασφάλεια, για όλους τους χρήστες των οδών, την οποία η Επιτροπή έχει δεσμευθεί να βελτιώσει κατά τα επόμενα έτη.
- 1.3. Επίσης, οι νομοταγείς μεταφορείς και οδηγοί πρέπει να είναι σε θέση να εμπιστευούνται το ψηφιακό ταχογράφο, οι αρμόδιοι ελεγκτικοί φορείς σε όλη την Κοινότητα πρέπει να είναι σε θέση να στηρίζονται στην αυθεντικότητα και την ακεραιότητα των δεδομένων που καταγράφονται και αποθηκεύονται στη συσκευή, ανεξαρτήτως εάν αυτά μεταφορτώνονται και αναλύονται από τη μονάδα επί του οχήματος ή από την κάρτα του οδηγού. Για να εξασφαλισθεί ότι τα δεδομένα είναι αξιόπιστα, πρέπει να διενεργούνται τακτικά έλεγχοι και επιθεωρήσεις της συσκευής, ώστε να διασφαλίζεται η ορθή λειτουργία της.

- 1.4. Μακροπρόθεσμα, είναι ουσιαστική η γενική ασφάλεια του συστήματος και των δομικών του στοιχείων, εφόσον πρέπει να εξασφαλισθεί η ακεραιότητα και η αυθεντικότητα των καταγραφόμενων δεδομένων. Για να τεθεί τέρμα στις πιο κοινές καταχρήσεις και απόπειρες παραποίησης του συστήματος, η Επιτροπή θα εξετάσει, εάν χρειασθεί, τη δυνατότητα να θεσπισθούν αναλυτικότερα νομοθετικά μέτρα όταν θα επανεξετάσει τον κανονισμό (ΕΟΚ) 3821/85 και τα παραρτήματά του.
- 1.5. Ωστόσο, βραχυπρόθεσμα, οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών μπορούν να εκπονήσουν ενδεδειγμένα και αποτελεσματικά μέτρα, ώστε να ανιχνεύονται πιο εύκολα οι διατάξεις παραποίησης και, ως εκ τούτου, να μειωθεί το ενδεχόμενο χρήσης τους από μεταφορείς και οδηγούς.
- 1.6. Μολονότι τα κράτη μέλη έχουν από νομική άποψη την αρμοδιότητα να απαιτούν την εκτέλεση των ελέγχων και των επιθεωρήσεων, ώστε να διασφαλίζεται αποτελεσματική εφαρμογή της κοινοτικής εργατικής νομοθεσίας στις οδικές μεταφορές, δεν είναι δυνατόν να εξασφαλισθεί ότι δεν θα τοποθετηθούν αργότερα και ότι δεν θα χρησιμοποιηθούν οι διατάξεις αυτές, μετά τη διενέργεια του ελέγχου. Η πείρα έδειξε ότι οι διατάξεις αυτές είναι πιο πιθανό να διαπιστωθούν κατά τη διάρκεια καθ' οδόν ελέγχων, όταν το όχημα επιθεωρείται διεξοδικότερα. Η συχνότητα και η φύση αυτών των ελέγχων πρέπει να ενισχυθούν, ώστε να καταστεί ισχυρότερος ο αποτρεπτικός παράγοντας λόγω της αυξημένης πιθανότητας ανίχνευσης τέτοιας διάταξης.
- 1.7. Στο προάρτημα 10 (γενικοί στόχοι ασφάλειας) του παραρτήματος 1B του κανονισμού (ΕΟΚ) 3821/85 καθορίζεται το πεδίο των λειτουργιών επιβολής της ασφαλείας που χρειάζονται για την ακεραιότητα του συστήματος του ψηφιακού ταχογράφου. Οι στόχοι ασφαλείας του όλου συστήματος, και οι επιβουλές κατ' αυτού, πρέπει να αντιμετωπίζονται με συνδυασμό τεχνικών λύσεων, κατόπιν έγκρισης ITSEC (κριτήρια αξιολόγησης της ασφαλείας των τεχνολογιών της πληροφορίας), καθώς και με υλικά, προσωπικά και διαδικαστικά μέσα, τα οποία ως προς την εφαρμογή τους εμπίπτουν στην αρμοδιότητα των κρατών μελών και των κατασκευαστών ταχογράφων. Σκοπός επομένως της παρούσας σύστασης της Επιτροπής είναι να υποδειχθούν στα κράτη μέλη ποιες είναι οι αποτελεσματικότερες διαδικασίες, με βάση την έρευνα και τη γνωστή βέλτιστη πρακτική, με τις οποίες θα εφαρμοσθούν αυτά τα διαδικαστικά και προσωπικά μέσα.
- 1.8. Ωστόσο, η παρούσα σύσταση της Επιτροπής δεν πρέπει να θεωρηθεί ότι αντικαθιστά τις τεχνικές λύσεις που παρέχουν τα ITSEC ⁽¹⁾, οι οποίες όντως μπορούν να συνδυασθούν με ιδανικό τρόπο και να υποστηριχθούν.
- 1.9. Στην έκθεση του Κοινού Κέντρου Ερευνών ⁽²⁾ περιγράφονται οι γνωστές και πιθανές επιβουλές κατά της ασφαλείας του ψηφιακού ταχογράφου. Συνεπώς, η έκθεση αυτή θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί από τα κράτη μέλη ως βάση των αναγκαίων ενεργειών και δράσεων τους για κατάλληλη πληροφόρηση και ως καθοδήγηση των εθνικών ελεγκτών όταν διενεργούν ελέγχους και επιθεωρήσεις οχημάτων καθ' οδόν. Επίσης, παρεμφερείς πληροφορίες και κατευθύνσεις μπορούν να έχουν μηχανικοί και συνεργεία που προβαίνουν σε νόμιμη τοποθέτηση, επιθεώρηση, έλεγχο και επισκευή συσκευών ελέγχου στις οδικές μεταφορές. Οι κατευθύνσεις πρέπει να είναι επαρκείς ώστε να εξασφαλισθεί ότι τα εν λόγω πρόσωπα είναι σε θέση να διενεργούν με πλήρη και ικανοποιητικό τρόπο τους ελέγχους που περιγράφονται στο παρόν παράρτημα και ότι τα κράτη μέλη είναι σε θέση να ενεργήσουν κατά των προσώπων που διαπιστώνεται ότι παραβιάζουν, ή αποπειρώνται να παραβιάσουν, το σύστημα.
- 1.10. Οι κατευθύνσεις και οι συστάσεις που ακολουθούν δεν είναι εξαντλητικές και ενδέχεται σε ορισμένες περιπτώσεις η εφαρμογή τους να μην φέρει το επιθυμούμενο αποτέλεσμα (π.χ. σε περιπτώσεις που δεν είναι δυνατόν να συνδεθεί το καλώδιο αναφοράς με τον αισθητήρα κίνησης). Τότε, τα κράτη μέλη ενθαρρύνονται να εφαρμόσουν εναλλακτικές μεθόδους, οι οποίες αποδεδειγμένα είναι αποτελεσματικές. Αυτά τα εναλλακτικά μέτρα θα μπορούσαν να διαδοθούν ευρέως μεταξύ των αρμοδίων επιβολής.
- 1.11. Επίσης, μολονότι η σύσταση της Επιτροπής αφορά και τους δύο τύπους ταχογράφου, όπως αυτοί ορίζονται στον κανονισμό (ΕΟΚ) 3821/85 και στα παραρτήματά του, τα κράτη μέλη διαθέτουν ενδεχομένως ήδη θεσμοθετημένες μεθόδους, διαδικασίες και κατευθύνσεις για τους ελέγχους των αναλογικών ταχογράφων και την ανίχνευση διατάξεων παραποίησης. Συνεπώς, η παρούσα σύσταση της Επιτροπής δεν πρέπει να εκληφθεί ότι αντικαθιστά ή θίγει τα ήδη θεσμοθετημένα μέτρα, αλλά ότι τα ενισχύει, ιδίως όσον αφορά το ψηφιακό ταχογράφο, όπου η μεθοδολογία είναι δυνατόν να διαφέρει, αλλά ο στόχος παραμένει ο ίδιος. Εφόσον εφαρμόζονται ήδη μέτρα για τον έλεγχο των αναλογικών ταχογράφων, συνιστάται η επέκτασή τους, ει δυνατόν, και στους ψηφιακούς (επί παραδείγματι, για την πληρωμή των συνεργείων για την εκτέλεση ειδικών εργασιών που τους ανατίθενται από τους ελεγκτές που έχουν παραπέμψει όχημα σε εξουσιοδοτημένο συνεργείο, όπως περιγράφεται στο τμήμα ΣΤ).
- 1.12. Τα κράτη μέλη πρέπει να έχουν εμπιστοσύνη και να υποστηριχθούν στον καθορισμό των εθνικών τους στρατηγικών, μεθόδων και διαδικασιών επιβολής του νόμου για την αντιμετώπιση των εμφανιζόμενων επιβουλών κατά του συστήματος ταχογράφου. Η βέλτιστη πρακτική πρέπει να διαδίδεται μεταξύ των κρατών μελών.

⁽¹⁾ ITSEC — Information Technology Security Evaluation Criteria (Κριτήρια αξιολόγησης της ασφαλείας στις τεχνολογίες πληροφοριών) 1991, έκδοση 1.2.

⁽²⁾ ΚΚΕρ. Τεχνικές σημειώσεις: «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». Περιορισμένη κυκλοφορία για τους διαχειριστές επικινδυνότητας (29 Νοεμβρίου 2007).

Κεφάλαιο 2: Αποτελεσματικοί έλεγχοι καθ' οδόν**A. Οργάνωση και εξοπλισμός**

- 2.1. Για τη διενέργεια πλήρων και αποτελεσματικών ελέγχων, οι ελεγκτές πρέπει να είναι πλήρως εξοπλισμένοι και κατάλληλα εκπαιδευμένοι. Πρέπει τουλάχιστον να διαθέτουν κάρτα ελέγχου και τα σχετικά εργαλεία για την τηλεφόρτωση των αρχείων δεδομένων από τη μονάδα επί του οχήματος και από την κάρτα οδηγού και να είναι σε θέση να αναλύουν αυτά τα δεδομένα και τις εκτυπώσεις τους από τη συσκευή ελέγχου του τύπου του παραρτήματος IB σε συνδυασμό με τα φύλλα ή τα διαγράμματα των τύπων του παραρτήματος 1. Οι ελεγκτές πρέπει επίσης να διαθέτουν λογισμικό, ικανό να αναλύει αυτά τα δεδομένα γρήγορα και με τα ελάχιστα δυνατά προβλήματα, καθώς αναγνωρίζεται ότι, για την ανίχνευση διατάξεων παραποίησης, είναι εύκολη η ανάλυση των εκτυπωμένων δεδομένων σε καθ' οδόν έλεγχο, δεδομένης της έκτασης και του περιεχομένου των αρχείων που εκτυπώνονται.
- 2.2. Εφόσον είναι δυνατόν, όταν κατά τη διενέργεια ελέγχων, είτε καθ' οδόν είτε στις εγκαταστάσεις επιχείρησης, είτε επίσης πρόκειται για το έλεγχο της συμμόρφωσης των οδηγών με το χρόνο οδήγησης είτε για τεχνικό ή άλλου είδους έλεγχο, οι ελεγκτές μπορούν επίσης να δράττονται της ευκαιρίας να ελέγχουν την ορθή λειτουργία και χρήση του ταχογράφου και να είναι σε θέση να ανιχνεύουν τη χρήση διατάξεων παραποίησης.
- 2.3. Προς το σκοπό αυτό, συνιστάται στα κράτη μέλη να προσπαθούν να συνδυάζουν τους ελέγχους των οχημάτων για διατάξεις παραποίησης με άλλους ελέγχους (όπως τεχνικούς ελέγχους, ελέγχους συμμόρφωσης των οδηγών με τους κανόνες για το χρόνο οδήγησης, κλπ.) και, ενδεικτικά, τουλάχιστον το 10 % του συνόλου των ελεγχόμενων οχημάτων να ελέγχονται εάν έχουν διατάξεις παραποίησης. Εναπόκειται στα κράτη μέλη να καθορίσουν την μεθοδολογία και τους όρους που κρίνουν κατάλληλους για τη διενέργεια αυτών των πρόσθετων ελέγχων, το περιεχόμενο όμως αυτών των ελέγχων πρέπει να είναι ενταγμένο στη γενικότερη εθνική τους στρατηγική επιβολής του νόμου.
- 2.4. Ο έλεγχος θα μπορούσε να αποβεί αποτελεσματικός με τη χρήση, παραδείγματος χάριν, των εξής μεθόδων:
- δύο σημεία ελέγχου με ανάλυση της ταχύτητας ή της απόστασης (βλ. Β),
- ένα σημείο ελέγχου με ανάλυση δεδομένων (βλ. Γ),
- ένα σημείο ελέγχου με βάση τον τεχνικό έλεγχο (βλ. Δ).
- 2.5. Εφόσον ο ελεγκτής κρίνει ότι έχει συγκεντρώσει αρκετά αποδεικτικά στοιχεία, μπορεί να παραπέμψει το όχημα σε συνεργείο για περαιτέρω ελέγχους (βλ. Ε).
- 2.6. Φυσικά, τα κράτη μέλη μπορούν πάντοτε να εφαρμόζουν πρόσθετες ή άλλες μεθόδους ελέγχου των οχημάτων.

B. Δύο σημεία ελέγχου με ανάλυση της πραγματικής ταχύτητας και της διανυθείσας απόστασης των οχημάτων

- 2.7. Έλεγχος της ταχύτητας σε συγκεκριμένη χρονική στιγμή: για την εφαρμογή αυτής της μεθόδου, οι ελεγκτές, χρησιμοποιώντας σταθερές ή φορητές κάμερες ή πιστόλια καταγραφής της ταχύτητας, θα μπορούσαν να μετρούν την πραγματική ταχύτητα του οχήματος πριν το σταματήσουν για έλεγχο σε συγκεκριμένη χρονική στιγμή. Θα μπορούσαν τότε να τηλεφορτώσουν από τη μονάδα επί του οχήματος (VU) το αναλυτικό 24ωρο αρχείο ταχύτητας και να συγκρίνουν την ταχύτητα που καταγράφηκε εκείνη τη συγκεκριμένη χρονική στιγμή με αυτήν που μετρήθηκε λίγα χιλιόμετρα πριν. Στο σημείο ελέγχου, αυτή η μέθοδος απαιτεί μόνον τη σύγκριση δύο στοιχείων μετά την τηλεφόρτωση του αναλυτικού 24ώρου αρχείου ταχύτητας.
- 2.8. Έλεγχος της απόστασης σε συγκεκριμένη χρονική στιγμή: για την εφαρμογή αυτής της μεθόδου, το σημείο ελέγχου θα μπορούσε να επιλέγεται σε απόσταση γνωστή από συγκεκριμένη τοποθεσία, όπου οι ελεγκτές διαθέτουν ευκολίες ή μέσα για να καταγράψουν το χρόνο μέσα στον οποίο ένα όχημα έχει σταματήσει ή διέλθει από αυτό το συγκεκριμένο σημείο (διόδια, καταγραφή κάμερας, εκθέσεις μεθοριακών ελέγχων, κλπ). Στο σημείο ελέγχου, οι ελεγκτές θα μπορούσαν να τηλεφορτώνουν από τη μονάδα επί του οχήματος (VU) το αναλυτικό 24ωρο αρχείο ταχύτητας και να συγκρίνουν γρήγορα τη μέση ταχύτητα που καταγράφηκε μεταξύ του σημείου ελέγχου και της συγκεκριμένης τοποθεσίας με εκείνη που υπολογίστηκε με βάση τη γνωστή απόσταση και το χρόνο μέχρι το σημείο ελέγχου.
- 2.9. Και με τις δύο μεθόδους, οι ελεγκτές στο σημείο ελέγχου χρειάζεται να ελέγξουν μόνον δύο στοιχεία μετά την τηλεφόρτωση του αναλυτικού 24ώρου αρχείου ταχύτητας και τη μέτρηση ή τον υπολογισμό της μέσης πραγματικής ταχύτητας. Κάθε αξιολογή διαφορά θα μπορούσε να δημιουργήσει υπόνοιες στον ελεγκτή ότι χρησιμοποιήθηκε διάταξη παραποίησης. Ο ελεγκτής μπορεί τότε να παραπέμψει το όχημα σε συνεργείο χωρίς να χρειάζεται κατ' ανάγκη άλλος επί τόπου έλεγχος.
- 2.10. Όσον αφορά τα δεδομένα ταχογράφων του τύπου του παραρτήματος IB, όλα τα αρχεία που τηλεφορτώνονται από τη συσκευή ελέγχου ή μέσω αυτής πρέπει να φέρουν την ορθή εκ κατασκευής ψηφιακή υπογραφή της μονάδας επί του οχήματος ή της κάρτας οδηγού, ώστε να επαληθεύεται η αυθεντικότητα ή η ακεραιότητα των δεδομένων και οι ελεγκτές μπορούν να ελέγχουν επίσης κατά πόσον έχουν μεταφορτωθεί οι πληροφορίες.

Γ. Μέθοδοι ελέγχου ενός σημείου βάσει λεπτομερούς ανάλυσης των τηλεφορτωνόμενων δεδομένων

- 2.11. Εάν κατά τη διενέργεια καθ' οδόν ελέγχου χρησιμοποιείται διάταξη παραποίησης, ή ήταν σε χρήση λίγο πριν τον έλεγχο, με ορισμένες απλές διαδικασίες είναι δυνατόν να υπάρξουν ενδείξεις παραποίησης.
- 2.12. Για να τεκμηριωθεί η υπόνοια περί ύπαρξης διάταξης παραποίησης, η οποία θα δικαιολογούσε κάθε ενέργεια που κρίνουν αναγκαία οι ελεγκτές για την ανίχνευσή της, οι ελεγκτές μπορούν:
- Να συγκρίνουν τις δραστηριότητες του οδηγού που έχουν τηλεφορτώσει από την κάρτα του οδηγού και τη μονάδα επί του οχήματος με κάθε άλλο έγγραφο εντός του οχήματος και τις δηλώσεις του οδηγού. Η ανακολουθία μεταξύ των δεδομένων αυτών θα αποτελέσει την απαρχή υπόνοιας. Στην περίπτωση αυτή, ο ελεγκτής μπορεί να ερευνήσει περαιτέρω.
 - Να ερευνήσουν το φάκελο συμβάντων & αστοχιών που είναι αποθηκευμένος στη μονάδα εντός του οχήματος, ειδικά τις τελευταίες 10 ημέρες:
 - απόπειρες παραβίασης της ασφαλείας,
 - διακοπή της τροφοδοσίας (το πιο μακρόχρονο συμβάν),
 - σφάλμα δεδομένων κίνησης (το πιο μακρόχρονο συμβάν),
 - αστοχία αισθητήρα.
- Εάν ο οδηγός δεν μπορεί να εξηγήσει και να αιτιολογήσει κάθε συμβάν ή αστοχία, ο ελεγκτής μπορεί να ερευνήσει περαιτέρω.
- Να εξετάσουν το φάκελο τεχνικών δεδομένων που είναι αποθηκευμένος στη μονάδα εντός του οχήματος, και ειδικότερα:
 - τη ρύθμιση της ώρας
 - τα δεδομένα βαθμονόμησης (5 πιο πρόσφατες βαθμονομήσεις, επωνυμία του συνεργείου και αριθμός της κάρτας)
 - Τα τελευταία δεδομένα είναι χρήσιμα για να εξακριβώνεται εάν έχουν γίνει πολλές βαθμονομήσεις, οι οποίες ενδέχεται να έχουν πραγματοποιηθεί με κλεμμένη κάρτα συνεργείου (ή με κάρτα συνεργείου που έχει δηλωθεί ως απολεσθείσα). Συνιστάται στους ελεγκτές να ελέγχουν, μέσω της εκδότριας αρχής καρτών ⁽¹⁾, το καθεστώς ισχύος των συγκεκριμένων καρτών συνεργείων και εάν ίσχυαν όταν χρησιμοποιήθηκαν για τη βαθμονόμηση της μονάδας επί του οχήματος.
- 2.13. Εάν, μετά την εξέταση όλων των δεδομένων που αναφέρονται στα σημεία 2.14 - 2.19, ο ελεγκτής εξακολουθεί να υποδέτει παρατυπία, μπορεί να τηλεφορτώσει το 24ωρο αναλυτικό αρχείο ταχύτητας και να ελέγξει, με τη βοήθεια του λογισμικού του, κατά πόσον υπάρχουν αφύσικες αυξομειώσεις της επιτάχυνσης του οχήματος και, κατά περίπτωση, κατά πόσον τα χαρακτηριστικά της διαδρομής συμβαδίζουν με άλλα έγγραφα του οχήματος και τις δηλώσεις του οδηγού (αριθμός στάσεων, ταχύτητα σε ορεινή ή αστική περιοχή, κλπ). Αυτά τα συγκεντρωτικά στοιχεία συνδυαζόμενα με προηγούμενα στοιχεία δικαιολογούν ενδεχομένως υπόνοιες ότι υπάρχει διάταξη παραποίησης.
- 2.14. Αυτή η μέθοδος προϋποθέτει κατάλληλο λογισμικό στο σημείο ελέγχου, το οποίο μπορεί να απεικονίσει ευδιάκριτα τα χρονικά χαρακτηριστικά της ταχύτητας, ώστε να εντοπίζονται ασυνήθεις διακυμάνσεις των επιταχύνσεων ή των επιβραδύνσεων με σκοπό να αναδεικνύονται, και γενικότερα να επισημαίνονται αυτόματα:
- αφύσικες αυξομειώσεις της επιτάχυνσης του οχήματος,
 - τυχόν ύποπτες βαθμονομήσεις της μονάδας επί του οχήματος,
 - διακοπή της τροφοδοσίας.

Δ. Ένα σημείο ελέγχου με βάση τον τεχνικό έλεγχο των σφραγίδων

- 2.15. Εφόσον είναι δυνατόν, και εφόσον είναι ασφαλές, ο ελεγκτής μπορεί να ελέγχει τις σφραγίδες. Εάν οι σφραγίδες έχουν παραβιασθεί ή φθαρεί, ο οδηγός πρέπει να δικαιολογεί την κατάσταση τους.

⁽¹⁾ Η βάση TACHONET πρέπει να χρησιμοποιείται για τη διατύπωση αιτήματος προς άλλες εκδότριες αρχές.

- 2.16. Εφόσον ο οδηγός μπορεί να τις αιτιολογήσει γραπτώς, όπως προβλέπεται στο κεφάλαιο V τμήμα 4 του παραρτήματος 1, ή σύμφωνα με την απαίτηση 253 του παραρτήματος IB του κανονισμού (ΕΟΚ) 3821/85, ο ελεγκτής μπορεί να ζητήσει από τον οδηγό να μεταβεί σε συνεργείο για να σφραγίσει και πάλι το σύστημα και να βαθμονομήσει τον εξοπλισμό.
- 2.17. Στην αντίθετη περίπτωση, ενδέχεται να πρόκειται για παράβαση και συνιστάται στον οδηγό να μεταβεί αμέσως με το όχημά του και με τη συνοδεία του ελεγκτή σε εξουσιοδοτημένο συνεργείο με σκοπό τον έλεγχο του εξοπλισμού του, όπως προβλέπεται στο κεφάλαιο 3 στη συνέχεια.

Ε. Παραπομπή του οχήματος σε συνεργείο

- 2.18. Εάν μετά από καθ' οδόν έλεγχο με τη χρήση των προηγούμενων μεθόδων εξακολουθούν να υφίστανται εύλογες υπόνοιες για ύπαρξη διάταξης παραποίησης, ο ελεγκτής μπορεί να παραπέμψει το όχημα σε εξουσιοδοτημένο συνεργείο. Οι ελεγκτές, ή οι αρμόδιες εθνικές αρχές, έχουν τη δυνατότητα ναδώσουν εντολή σε συνεργεία να εκτελούν ειδικές δοκιμές για να διαπιστώνεται η ύπαρξη διάταξης παραποίησης.
- 2.19. Αυτές οι ειδικές δοκιμές επιτρέπουν, στις περισσότερες περιπτώσεις, την ανίχνευση λανθασμένης αντιστοίχισης μεταξύ του αισθητήρα κίνησης και της μονάδας επί του οχήματος και την ενδεχόμενη τοποθέτηση διάταξης παραποίησης. Στις δοκιμές αυτές είναι δυνατόν να περιλαμβάνεται (βλ. περιγραφή στο κεφάλαιο 3):
- επιθεώρηση των σφραγίδων και των πινακίδων τοποθέτησης,
 - δοκιμή του βασικού καλωδίου,
 - ανάλυση των τηλεφορτωμένων αρχείων δεδομένων.
- 2.20. Εάν διαπιστωθούν διατάξεις παραποίησης, είτε έχουν χρησιμοποιηθεί από τον οδηγό είτε όχι, ο εξοπλισμός (στον οποίο μπορεί να περιλαμβάνεται η ίδια η διάταξη, η μονάδα επί του οχήματος ή τα δομικά στοιχεία της και η κάρτα οδηγού) επιτρέπεται να αφαιρεθεί από το όχημα και να χρησιμοποιηθεί ως αποδεικτικό στοιχείο.
- 2.21. Επίσης, είναι δυνατόν να ζητηθεί επιπροσθέτως από τα εξουσιοδοτημένα συνεργεία να ελέγξουν εάν η συσκευή ελέγχου: α) λειτουργεί ορθά, β) καταγράφει και αποθηκεύει ορθά τα δεδομένα και γ) είναι ορθές οι παράμετροι βαθμονόμησης.
- 2.22. Συνιστάται, για τα οχήματα που είναι εξοπλισμένα με συσκευή ελέγχου του τύπου του παραρτήματος IB, και μόνον μετά από τηλεφόρτωση και ανάλυση όλων των αρχείων δεδομένων (με ανάφαες τις ψηφιακές υπογραφές τους) και αφού ελεγχθεί ότι δεν υπάρχει διάταξη παραποίησης, να αναβαθμονομείται πλήρως η συσκευή ελέγχου και να τοποθετείται νέα πινακίδα εγκατάστασης. Επίσης, συνιστάται να επανασφραγίζεται το σύστημα από εξουσιοδοτημένο συνεργείο αποκλειστικά υπό την εποπτεία του ελεγκτικού φορέα.
- 2.23. Όσον αφορά τη συσκευή ελέγχου που είναι σύμφωνη με το παράρτημα 1, ο εξοπλισμός μπορεί να ελέγχεται, μετά την αφαίρεση τυχόν διάταξης παραποίησης, εάν λειτουργεί ορθά, να αναβαθμονομείται και να τοποθετείται νέα πινακίδα εγκατάστασης. Συνιστάται να επανασφραγίζεται το σύστημα από εξουσιοδοτημένο συνεργείο αποκλειστικά υπό την εποπτεία του ελεγκτικού φορέα.

ΣΤ. Έλεγχος οχημάτων ή δεδομένων στις εγκαταστάσεις της επιχείρησης

- 2.24. Συνιστάται οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών να εκμεταλλεύονται τη δυνατότητα ελέγχου των οχημάτων (και των μονάδων επί του οχήματος) και των οδηγών (και των καρτών οδηγού) που βρίσκονται στις εγκαταστάσεις της επιχείρησης κατά τον έλεγχο των εγκαταστάσεων αυτών.
- 2.25. Τα δεδομένα που χειρίζονται οι επιχειρήσεις πρέπει να διατηρούνται τουλάχιστον επί ένα έτος και να διατίθενται προς επιθεώρηση, εφόσον τα ζητήσει ελεγκτής. Συνεπώς, κατά τη συνήθη διαδικασία ελέγχου, οι ελεγκτές μπορούν να ελέγχουν κάθε όχημα που βρίσκουν στις εγκαταστάσεις επιχείρησης και να πραγματοποιούν κάθε έλεγχο ή δραστηριότητα που κρίνουν κατάλληλη, ταυτόχρονα όμως να καθυστερούν στο ελάχιστο οδηγούς και οχήματα.
- 2.26. Στους εν λόγω ελέγχους στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων είναι δυνατόν να συνεκτιμάται επίσης ότι μπορεί να υπάρχουν διαφορών τύπων οχήματα και αρχεία με συσκευή ελέγχου του τύπου είτε του παραρτήματος I είτε του παραρτήματος IB και ότι είναι σκόπιμο οι ελεγκτές να είναι προετοιμασμένοι και κατάλληλα εξοπλισμένοι.

ΑΝΑΚΕΦΑΛΑΙΩΣΗ**ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΩΝ ΠΑΡΑΒΙΑΣΕΩΝ ΤΟΥ ΨΗΦΙΑΚΟΥ ΤΑΧΟΓΡΑΦΟΥ ΕΛΕΓΧΟΙ ΚΑΘ' ΟΔΟΝ ΚΑΙ ΣΤΙΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ**

Μπορούν να χαραχθούν εθνικές στρατηγικές επιβολής του νόμου για να προωθηθούν αποτελεσματικοί έλεγχοι και επιθεωρήσεις των οχημάτων, στα οποία έχουν τοποθετηθεί ενδεχομένως διατάξεις παραποίησης, είτε καθ' οδόν είτε στις εγκαταστάσεις των επιχειρήσεων.

Κατάλληλα εκπαιδευμένοι και εξοπλισμένοι ελεγκτές πρέπει να έχουν ταχεία πρόσβαση στις μονάδες επί των οχημάτων, να τηλεφορτώνουν και να αναλύουν τα δεδομένα των μονάδων αυτών και να μπορούν να πραγματοποιούν παρεμφερή ανάλυση των ηλεκτρονικά αποθηκευμένων στοιχείων, ή και να τα συνδυάζουν με δελτία, χάρτες και εκτυπώσεις.

Τα κράτη μέλη μπορούν να χαράξουν στρατηγικές για να εξασφαλίσουν ότι, όταν τα οχήματα ελέγχονται για την ύπαρξη διατάξεων παραποίησης με μια από τις ακόλουθες μεθόδους έως το 2010:

- δύο σημεία ελέγχου με ανάλυση της πραγματικής ταχύτητας και διανυθείσας απόστασης του οχήματος,
- ένα σημείο ελέγχου με λεπτομερή ανάλυση των τηλεφορτωνόμενων δεδομένων,
- ένα σημείο ελέγχου με βάση τον τεχνικό έλεγχο των σφραγίδων.

Ενδεικτικά, μπορεί να ελέγχεται το 10 % των ελεγχόμενων οχημάτων (με τεχνικούς ελέγχους, συμμόρφωση του οδηγού στο χρόνο οδήγησης ή άλλους ελέγχους) επίσης ως προς την ύπαρξη διατάξεων παραποίησης, αν και εναπόκειται στα κράτη μέλη να εφαρμόσουν τα πιο αποτελεσματικά μέσα που θα καθορίσουν στο πλαίσιο των στρατηγικών τους.

Εάν υπάρχουν επαρκή στοιχεία, τα οποία οδηγούν σε εύλογες υπόνοιες, οι ελεγκτές μπορούν να παραπέμψουν το όχημα σε εξουσιοδοτημένο συνεργείο για τη διενέργεια περαιτέρω ελέγχων.

Εάν διαπιστωθεί διάταξη παραποίησης, είτε αυτή έχει χρησιμοποιηθεί από τον οδηγό είτε όχι, συνιστάται η αφαίρεση της διάταξης από το όχημα και η χρήση της ως αποδεικτικό στοιχείο, σύμφωνα με τους εθνικούς διαδικαστικούς κανόνες για το χειρισμό του εν λόγω αποδεικτικού στοιχείου. Οι ελεγκτές μπορούν να εφαρμόσουν κατάλληλες διαδικασίες και ποινές, όταν διαπιστώνεται η ύπαρξη τέτοιας συσκευής, καθώς αποτελεί πολύ σοβαρή παράβαση.

Κεφάλαιο 3: Εκπαίδευση, συσκευή ελέγχου και βέλτιστη πρακτική

- 3.1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν κατάλληλη εκπαίδευση των ελεγκτών για την εκτέλεση των καθηκόντων τους, μπορούν όμως να μεριμνήσουν παράλληλα και για την κατάλληλη εκπαίδευση όλων των υπολοίπων ενδιαφερομένων μερών· θα ήταν θετική και ιδιαίτερα επιθυμητή η διοργάνωση κοινών ελέγχων και ο συντονισμός των ελεγκτών μεταξύ κρατών μελών, ώστε να εναρμονιστούν οι βέλτιστες πρακτικές και να διαδίδεται η εμπειρία τους.
- 3.2. Οι ελεγκτές πρέπει να είναι κατάλληλα εξοπλισμένοι για να φέρουν σε πέρας το φάσμα των ελέγχων που αφορούν το ψηφιακό ταχογράφο. Αυτό σημαίνει ότι διαθέτουν τα κατάλληλα εργαλεία για να διαβάζουν, να τυπώνουν και να τηλεφορτώνουν δεδομένα από τη συσκευή ελέγχου. Τα κράτη μέλη μπορούν να καταβάλουν προσπάθειες ώστε να εξασφαλίσουν ότι επαρκής αριθμός των ελεγκτών τους είναι δεόντως εξοπλισμένοι.
- 3.3. Οι βέλτιστες πρακτικές ανίχνευσης και πρόληψης, τόσο στους καθ' οδόν ελέγχους όσο και στους ελέγχους στις εγκαταστάσεις των επιχειρήσεων (όπως η χρήση του καλωδίου αναφοράς, η τεχνική της σταθερής απόστασης, η διαπίστωση ενδείξεων αφύσικης ταχύτητας ή αφύσικων χαρακτηριστικών της απόστασης, διακοπές στην τροφοδοσία, σπασμένες σφραγίδες) πρέπει να κοινοποιούνται και να προωθούνται μεταξύ των αρμοδίων επιβολής.

Κεφάλαιο 4: Επιθεωρήσεις σε συνεργείο

Τα συνεργεία και οι τεχνικοί είναι καίριας σημασίας για την ασφάλεια του συστήματος του ταχογράφου, ανεξαρτήτως εάν πρόκειται για αναλογικό ή ψηφιακό ταχογράφο. Η έγκριση και η εξουσιοδότησή τους πρέπει να βασίζεται σε δέσμη σαφών εθνικών κριτηρίων, τα οποία εξασφαλίζουν αξιοπιστία και εμπιστοσύνη. Προς το σκοπό αυτό, συνιστάται στα κράτη μέλη να εξασφαλίζουν ότι τα συνεργεία που είναι εξουσιοδοτημένα να εγκαθιστούν, να ενεργοποιούν, να βαθμονομούν, να επιθεωρούν και να επισκευάζουν συσκευές ελέγχου εγκρίνονται, ελέγχονται τακτικά, πιστοποιούνται και έχουν έγκαιρη ενημέρωση και πληροφόρηση. Συνιστάται επίσης οι αρμόδιες αρχές να παρέχουν στους μηχανικούς και τα συνεργεία σαφείς οδηγίες και κατευθύνσεις για τα καθήκοντα και τις αρμοδιότητές τους, ιδίως σε ό,τι αφορά την κατανόηση του ρόλου τους σχετικά με τη συνολική ασφάλεια του συστήματος. Συνιστάται επίσης στις εν λόγω αρχές, οι οποίες εγκρίνουν μηχανικούς και συνεργεία, να παρέχουν, μέσω της Επιτροπής, σε όλα τα κράτη μέλη ακριβείς και επικαιροποιημένες σε τακτική βάση πληροφορίες για τις επισημάνσεις των σφραγίδων, τις λεπτομέρειες και την ιδιότητα κάθε συνεργείου στο έδαφός τους.

Α. Νομική βάση

- 4.1. Τα οχήματα απαιτείται να οδηγούνται σε συνεργείο για επιθεώρηση όποτε:
- α) πρέπει να ελεγχθεί ο ταχογράφος σύμφωνα με τα παραρτήματα του κανονισμού (ΕΟΚ) 3821/85·
 - β) το όχημα υποβάλλεται σε ετήσιο τεχνικό έλεγχο βάσει των διατάξεων του παραρτήματος II της οδηγίας 96/96/ΕΚ·
 - γ) ελεγκτής οδηγεί το όχημα σε συνεργείο για τη διενέργεια λεπτομερέστερης επιθεώρησης της συσκευής ελέγχου·
 - δ) η συσκευή ελέγχου πρέπει να επισκευασθεί ή να αντικατασταθεί.
- 4.2. Σε όλες αυτές τις περιπτώσεις, είναι δυνατόν να ζητηθεί από τα συνεργεία ή τους μηχανικούς να διενεργήσουν οπτικό ή φυσικό έλεγχο της σφραγίδας της συσκευής ελέγχου και να βεβαιωθούν ότι η συσκευή διαθέτει την πινακίδα του κατασκευαστή και την πινακίδα τοποθέτησης.
- 4.3. Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών μπορούν να υπενθυμίζουν τακτικά στα συνεργεία τους ότι, όποτε επιθεωρούν και σφραγίζουν και πάλι το σύστημα ταχογράφου και επανατοποθετούν την πινακίδα τοποθέτησης, πρέπει να επιβεβαιώνουν, δεόντως, ότι το σύστημα είναι ασφαλές, ότι λειτουργεί σωστά, ότι καταγράφει ορθά και ότι δεν υπάρχουν διατάξεις παραποίησης στον εξοπλισμό.
- 4.4. Πρέπει να υπενθυμίζεται στα συνεργεία ότι ενδέχεται να διαπράττουν σοβαρή παράβαση εάν εν γνώσει τους σφραγίσουν τον ταχογράφο χωρίς να αφαιρέσουν προηγούμενες τυχόν διάταξη παραποίησης που έχουν διαπιστώσει ή ότι πρέπει να αφαιρούν τη διάταξη παραποίησης πριν τη σφράγιση του συστήματος. Εάν εκ των υστέρων διαπιστωθεί ότι υπάρχει διάταξη παραποίησης, είτε έχει χρησιμοποιηθεί είτε όχι, και ότι το συνεργείο είχε σφραγίσει το σύστημα και τοποθετήσει την πινακίδα, το συνεργείο και οι συγκεκριμένοι μηχανικοί είναι υπόλογοι για σοβαρή παράβαση.
- 4.5. Συνιστάται, δεδομένου του σημαντικού ρόλου των συνεργείων και των μηχανικών για την ασφάλεια του συστήματος, οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών να προβλέπουν κατάλληλες κυρώσεις, οι οποίες να φθάνουν έως και την αφαίρεση της έγκρισης ή να εξετάζουν οι ίδιες τους ταχογράφους, εφόσον τα συνεργεία δεν είναι πλέον αξιόπιστα.
- 4.6. Αντίθετα, τα κράτη μέλη μπορούν να υπενθυμίζουν στα συνεργεία ότι έχουν το δικαίωμα να αρνηθούν τη διενέργεια περαιτέρω επιθεωρήσεων ή βαθμονομήσεων σε οποιοδήποτε όχημα, εφόσον υποψιάζονται, ή γνωρίζουν, ότι το όχημα φέρει διάταξη παραποίησης. Τα συνεργεία μπορούν να υποστηρίζονται από την αρμόδια αρχή, εάν επιμένουν ότι, πριν συνεχίσει την επιθεώρηση, πρέπει προηγούμενες να αφαιρεθεί η διάταξη παραποίησης. Το συνεργείο μπορεί πάντοτε να αρνηθεί είτε να σφραγίσει τις συνδέσεις διεπαφής είτε να τοποθετήσει την πινακίδα μέχρι να αφαιρεθεί η διάταξη παραποίησης.
- 4.7. Τα κράτη μέλη μπορούν να ζητούν, εφόσον το κρίνουν σκόπιμο, από τα συνεργεία να αναφέρουν τα περιστατικά αυτά, όπως περιγράφεται στα σημεία 4.4 – 4.6.
- 4.8. Ειδικά, τα κράτη μέλη που δεν κρίνουν σκόπιμη την ενέργεια αυτή μπορούν να δώσουν εντολή στα συνεργεία να διατηρούν τις συγκεκριμένες εκδόσεις επί ορισμένο χρονικό διάστημα και να τις παραδίδουν στις αρμόδιες αρχές που θα τις ζητήσουν. Αυτό το χρονικό διάστημα μπορεί να είναι τουλάχιστον 24 μηνών, σύμφωνα με την ελάχιστη περίοδο μεταξύ δύο επιθεωρήσεων του εξοπλισμού.
- 4.9. Είναι δυνατόν επίσης να υπενθυμίζεται ότι η απλή αφαίρεση διάταξης παραποίησης από το όχημα δεν απαλλάσσει κατ' ανάγκη το μεταφορέα ή τον οδηγό από την παράβαση, καθώς είναι πολύ πιθανό τα δεδομένα που έχουν καταγραφεί και αποθηκευθεί στη μονάδα επί του οχήματος και στις ατομικές κάρτες του οδηγού να έχουν ήδη παραποιηθεί. Εάν τα συνεργεία δεν αναφέρουν το περιστατικό, συμβάλλουν ενδεχομένως τα ίδια στην παράβαση μεταφορέων ή οδηγών και θα υπόκεινται, εάν συλληφθούν, στις ίδιες κυρώσεις.
- 4.10. Ωστόσο, τα συνεργεία και οι μηχανικοί μπορούν να αναφέρουν τη χρήση ή την ύπαρξη διατάξεων παραποίησης στις αρμόδιες αρχές, οι οποίες, με τη σειρά τους, μπορούν επί παραδείγματι να καταρτίσουν συστήματα ανταμοιβής ή παροχής κινήτρων για να ενθαρρύνουν τα συνεργεία να παρέχουν πληροφορίες, οι οποίες θα συμβάλουν στη διαπίστωση ή την πρόληψη της χρήσης διατάξεων παραποίησης ή άλλου τύπου παραβίασης του συστήματος.
- 4.11. Οι κατευθύνσεις και οι συστάσεις που ακολουθούν δεν είναι εξαντλητικές και ενδέχεται σε ορισμένες περιπτώσεις η εφαρμογή τους να μην φέρει το επιθυμητό αποτέλεσμα [π.χ. σε περιπτώσεις που δεν είναι δυνατόν να συνδεθεί το καλώδιο αναφοράς (τμήμα 1.23) με τον αισθητήρα κίνησης]. Στις περιπτώσεις αυτές, τα κράτη μέλη μπορούν να ακολουθούν εναλλακτικές αποτελεσματικές μεθόδους. Αυτά τα εναλλακτικά μέτρα θα μπορούσαν να διαδίδονται ευρέως μεταξύ των αρμοδίων επιβολής.

- 4.12. Επίσης, καθώς αυτές οι κατευθύνσεις καλύπτουν και τους δύο τύπους ταχογράφων, όπως αυτοί ορίζονται στον κανονισμό (ΕΟΚ) 3821/85 και τα παραρτήματά του, τα κράτη μέλη μπορούν να διαθέτουν ενδεχομένως ήδη καθιερωμένες μεθόδους, διαδικασίες και κατευθύνσεις για τους ελέγχους των αναλογικών ταχογράφων και την ανίχνευση διατάξεων παραποίησης. Συνεπώς, οι κατευθύνσεις της παρούσας σύστασης της Επιτροπής δεν πρέπει να εκληφθούν ότι αντικαθιστούν ή ότι θίγουν ήδη καθιερωμένα μέτρα, αλλά ότι τα ενισχύουν, ιδίως όσον αφορά το ψηφιακό ταχογράφο, για τον οποίο η μεθοδολογία μπορεί να διαφέρει, με πάντοτε όμως τον ίδιο στόχο. Συνιστάται τα μέτρα που εφαρμόζονται ήδη για τον έλεγχο των αναλογικών ταχογράφων, να επεκταθούν, κατά περίπτωση, ώστε να συμπεριληφθούν οι έλεγχοι των ψηφιακών ταχογράφων. Παραδείγματος χάριν, περιπτώσεις που αφορούν την πληρωμή των συνεργείων για τη διενέργεια ειδικών καθηκόντων που τους ανατίθενται από τους ελεγκτές που έχουν οδηγήσει όχημα σε εξουσιοδοτημένο συνεργείο.

Β. Παραβίαση ή απουσία σφραγίδων

- 4.13. Τα συνεργεία μπορούν πάντοτε να ελέγχουν εάν λείπουν, έχουν παραβιασθεί ή φθαρεί οι σφραγίδες.
- 4.14. Σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να επανασφραγίζεται ή να τοποθετείται πινακίδα μέχρι να αποκατασταθεί το σύστημα, ώστε να πληρούνται οι απαιτήσεις του κανονισμού.
- 4.15. Τα συνεργεία μπορούν να αναφέρουν το γεγονός ότι λείπουν οι σφραγίδες στην έκθεση επιθεώρησης ή να καταγράφουν και να διενεργούν περαιτέρω ελέγχους (όπως έλεγχο του βασικού καλωδίου) και επιθεωρήσεις ώστε να βεβαιώνονται ότι δεν υπάρχει διάταξη παραποίησης στο όχημα.
- 4.16. Εάν, όπως προβλέπεται στο κεφάλαιο V(4) του παραρτήματος I, και στην απαίτηση 252 του παραρτήματος IB του κανονισμού ΕΟΚ 3821/85, οι σφραγίδες έχουν αφαιρεθεί σε περίπτωση ανάγκης ή για να τοποθετηθεί ή να επισκευασθεί διάταξη περιορισμού της ταχύτητας, οπότε οι σφραγίδες έχουν αφαιρεθεί αναγκαστικά, πρέπει να συντάσσεται γραπτή δήλωση αιτιολόγησης της συγκεκριμένης ενέργειας και να παραδίδεται στην αρμόδια αρχή.
- 4.17. Στην αντίθετη περίπτωση, το συνεργείο μπορεί να ολοκληρώσει τον έλεγχο, με μια από τις μεθόδους που ακολουθούν και να αναφέρουν στην αρμόδια αρχή τι ακριβώς έπραξε και ανίχνευσε.

Γ. Ανάλυση των αρχείων δεδομένων

- 4.18. Ειδικά όσον αφορά το ψηφιακό ταχογράφο, τα δεδομένα που είναι δυνατόν να τηλεφορτώνονται, με τη ψηφιακή υπογραφή τους κατά το δυνατόν, στο συνεργείο και να παρατίθενται στην έκθεση ελέγχου πρέπει να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις του τμήματος 4.4 (στόχοι ασφάλειας του αισθητήρα κίνησης) και του τμήματος 4.4 (στόχοι ασφάλειας της μονάδας επί του οχήματος) του προσαρτήματος 10 του παραρτήματος IB του κανονισμού ΕΟΚ 3821/85. Στο προσάρτημα 1 προβλέπεται πλήρης κατάλογος των πληροφοριών της έκθεσης ελέγχου.
- 4.19. Το συνεργείο μπορεί επίσης να τηλεφορτώνει και να αναλύει το φάκελο περιστατικών & αστοχιών που περιέχει η μονάδα επί του οχήματος. Σε αυτά τα περιστατικά και αστοχίες περιλαμβάνονται παραδείγματος χάριν (βλ. επίσης πλήρη κατάλογο στο προσάρτημα 2):
- απόπειρες παραβίασης της ασφάλειας,
 - αστοχία ταυτοποίησης του αισθητήρα κίνησης,
 - μη εξουσιοδοτημένη αλλαγή του αισθητήρα κίνησης,
 - μη εξουσιοδοτημένο άνοιγμα του περιβλήματος,
 - συμβάν διακοπής της τροφοδοσίας,
 - ή αστοχία αισθητήρα.
- 4.20. Η ανίχνευση της χρήσης διάταξης παραποίησης μετά την εγκατάστασή της είναι επίσης δύσκολη. Ωστόσο, ο έλεγχος του φακέλου περιστατικών & αστοχιών μπορεί να δείξει ανεξήγητες περιπτώσεις διακοπής της τροφοδοσίας. Επίσης, μελέτη του λεπτομερούς ίχνους της ταχύτητας μπορεί να δείξει ανωμαλίες του σήματος ταχύτητας. Οι αφύσικες επιβραδύνσεις ή επιταχύνσεις οφείλονται ενδεχομένως σε ενεργοποίηση ή απενεργοποίηση διάταξης παραποίησης.
- 4.21. Σε κάθε περίπτωση, τα συνεργεία μπορούν να εκτυπώνουν και να επισυνάπτουν τις εκτυπώσεις στην έκθεση επιθεώρησης ή στο μητρώο (βλ. κεφάλαιο 4) και, αναλόγως, να συγκρίνουν οποιαδήποτε δεδομένα χρησιμοποιώντας την κάρτα του συνεργείου.

- 4.22. Εάν δεν είναι δυνατόν να τηλεφορτωθούν δεδομένα από τη μονάδα επί του οχήματος με την κάρτα του συνεργείου, η μονάδα επί του οχήματος μπορεί να θεωρηθεί ότι δεν λειτουργεί σωστά ή ότι έχει παραβιασθεί. Στις περιπτώσεις αυτές, τα συνεργεία μπορούν να προσπαθήσουν να επισκευάσουν τον εξοπλισμό. Εάν με τις προσπάθειες επισκευής δεν καταστεί και πάλι δυνατόν να τηλεφορτωθούν τα δεδομένα, πρέπει να εκδοθεί πιστοποιητικό αδυναμίας τηλεφόρτωσης και να επισυναφθεί αντίγραφο του στην έκθεση επιθεώρησης.
- 4.23. Συνιστάται επίσης στους οδηγούς να διατηρούν το πιστοποιητικό αδυναμίας τηλεφόρτωσης που έχει εκδώσει συνεργείο, σε περίπτωση που το όχημά τους υποβληθεί αργότερα σε έλεγχο για δυσλειτουργία του ψηφιακού ταχογράφου. Συνιστάται επίσης, εφόσον ο οδηγός αλλάζει οχήματα, τα πιστοποιητικά αυτά να παραμένουν στο όχημα μέχρι η μεταφορική επιχείρηση να παραλάβει το πιστοποιητικό στο πλαίσιο των συνολικών της υποχρεώσεων καταγραφής και τήρησης εγγράφων και έως ότου επισκευασθεί ο εξοπλισμός.

Δ. Έλεγχος αντιστοιχίας μεταξύ του αισθητήρα κίνησης και της μονάδας επί του οχήματος

- 4.24. Εάν μετά την τελευταία επιθεώρηση διαπιστωθεί ότι συνέβη κάτι από όσα περιγράφηκαν προηγουμένως, το συνεργείο μπορεί να συγκρίνει τα δεδομένα ταυτοποίησης του αισθητήρα κίνησης στο κιβώτιο ταχυτήτων με εκείνα του αισθητήρα κίνησης που έχει καταγράψει η μονάδα επί του οχήματος.
- 4.25. Η χρήση του καλωδίου αναφοράς είναι αποτελεσματική για τον έλεγχο εγκατάστασης ορισμένων τύπων διάταξης παραποίησης στο όχημα. Το ένα άκρο του καλωδίου αναφοράς εισάγεται στο πίσω μέρος της μονάδας επί του οχήματος και το άλλο συνδέεται με τον αισθητήρα κίνησης. Εάν ο αισθητήρας κίνησης στο κιβώτιο ταχυτήτων δεν συμβαδίζει με τη μονάδα επί του οχήματος, ενεργοποιείται σήμα «περιστατικού σφάλματος δεδομένου κίνησης» ή βλάβης αισθητήρα. Το μήνυμα αυτό δείχνει την ύπαρξη διάταξης παραποίησης. Σε αυτή την περίπτωση, το όχημα μπορεί να υποβληθεί σε έλεγχο για κρυμμένη συσκευή.
- 4.26. Ειδικώς, κατά τη διάρκεια του ελέγχου, ο αισθητήρας κίνησης μπορεί να αποσυνδεθεί και να αφαιρεθεί. Εάν το σύστημα ψηφιακού ταχογράφου δεν έχει σφραγισθεί, πρέπει να εμφανισθεί μήνυμα σφάλματος (ο αισθητήρας κίνησης νεκρός). Εάν, ωστόσο, δεν εμφανισθεί μήνυμα σφάλματος, αυτό σημαίνει την ύπαρξη άλλου συγκαλυμμένου αισθητήρα κίνησης ή κάποιας άλλης ηλεκτρονικής διάταξης παραποίησης.
- 4.27. Σημειώνεται ότι πριν τη χρήση της τεχνικής του βασικού καλωδίου, οι τεχνικοί του συνεργείου (ή οι ελεγκτές) πρέπει να εισαγάγουν την κάρτα του συνεργείου (ή την κάρτα ελέγχου), ώστε να εξηγηθεί γιατί κινήθηκε η διαδικασία του «περιστατικού διακοπής της τροφοδοσίας» και καταγράφηκε στο φάκελο περιστατικών & αστοχιών της μονάδας επί του οχήματος. Εάν δεν ακολουθηθεί αυτή η διαδικασία, είναι δυνατόν να υπάρξει λανθασμένη ένδειξη σε μεταγενέστερη επιθεώρηση ότι ο οδηγός ή ο μεταφορέας έχουν αποπειραθεί να παραβιάσουν την ασφάλεια του αισθητήρα κίνησης.
- 4.28. Ειδικώς, αν και δεν είναι πάντοτε δυνατόν, οι επισημάνσεις επάνω στον αισθητήρα κίνησης στο κιβώτιο ταχυτήτων μπορούν να συγκριθούν με τα δεδομένα ταυτοποίησης του αισθητήρα κίνησης μετά τη σύνδεσή του με τον αισθητήρα κίνησης στη μονάδα επί του οχήματος. Τα συνεργεία μπορούν επομένως να προβαίνουν στις εξής ενέργειες:
- Σύγκριση των πληροφοριών που αναφέρονται στην πινακίδα τοποθέτησης με τις πληροφορίες που περιέχει το αρχείο της μονάδας επί του οχήματος. Εάν διαπιστωθεί αναντιστοιχία μεταξύ των πληροφοριών, οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους ενημερώνονται και το συμβάν καταγράφεται στην έκθεση επιθεώρησης και στο μητρώο επιθεώρησης.
 - Σύγκριση του αριθμού ταυτοποίησης του αισθητήρα κίνησης που έχει τυπωθεί επάνω στο σώμα του αισθητήρα κίνησης με τις πληροφορίες που περιέχει το αρχείο της μονάδας επί του οχήματος. Εάν χρειασθεί, μπορεί να χρησιμοποιηθεί ηλεκτρονικό εργαλείο δοκιμής για να ελεγχθεί η ηλεκτρονική ταυτοποίηση του αισθητήρα κίνησης. Σε περίπτωση αναντιστοιχίας των αριθμών ταυτοποίησης, είναι δυνατόν να εικασθεί ότι υπάρχει διάταξη παραποίησης. Οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους ενημερώνονται και το συμβάν καταγράφεται στην έκθεση επιθεώρησης και στο μητρώο επιθεώρησης.

Ε. Ειδικές διαδικασίες μετά από έλεγχο καθ' οδόν

- 4.29. Οι ελεγκτές μπορούν να παραπέμψουν ένα ύποπτο όχημα σε συνεργείο. Τότε, οι ελεγκτές μπορούν πρώτα να δώσουν εντολή στο συνεργείο και τους μηχανικούς να τηλεφορτώσουν όλους τους φακέλους με τα δεδομένα της μονάδας επί του οχήματος. Οι φάκελοι αυτοί περιέχουν το φάκελο επισκόπησης, το λεπτομερές φάκελο ταχύτητας, τον τεχνικό φάκελο και το φάκελο περιστατικών & αστοχιών. Οι φάκελοι αυτοί πρέπει να φέρουν κατάλληλη ψηφιακή υπογραφή.
- 4.30. Πλήρης έλεγχος των καταγεγραμμένων δεδομένων μπορεί να διενεργηθεί και με τεχνικά μέσα (καλωδίου αναφοράς, έλεγχος σφραγίδων...).
- 4.31. Εάν διαπιστωθούν σοβαρές ανακολουθίες χωρίς να ανιχνευθεί διάταξη παραποίησης, συμπεραίνεται ότι χρησιμοποιήθηκε διάταξη παραποίησης, η οποία στη συνέχεια αφαιρέθηκε. Στην περίπτωση αυτή, ο ελεγκτής πρέπει να ενημερώσει το συντονιστικό φορέα για το συντονισμό μέτρων επιβολής, σύμφωνα με το άρθρο 2 της οδηγίας 2006/22/ΕΚ ή/και τον ενδοκοινοτικό σύνδεσμο, σύμφωνα με το άρθρο 7 της ίδιας οδηγίας, εάν το όχημα είναι ταξινομημένο σε άλλο κράτος μέλος. Αυτό είναι δυνατόν να οδηγήσει σε περαιτέρω έρευνα του οχήματος της συγκεκριμένης μεταφορικής επιχείρησης.

Κεφάλαιο 5: Έκθεση και έλεγχος συνεργείων

- 5.1. Τα συνεργεία μπορούν να συντάσσουν έκθεση επιθεώρησης για κάθε επιθεώρηση οχήματος όταν χρειάζεται επιθεώρηση της συσκευής ελέγχου, είτε πρόκειται για περιοδική επιθεώρηση, είτε για ειδική επιθεώρηση που έχει ζητήσει η αρμόδια εθνική αρχή. Μπορούν επίσης να καταγράφουν σε μητρώο πίνακα με όλες τις εκδόσεις επιθεώρησης.
- 5.2. Η έκθεση επιθεώρησης διατηρείται στο συνεργείο επί τουλάχιστον δύο έτη από την ημερομηνία σύνταξής της και διατίθεται στην αρμόδια εθνική αρχή, όποτε τα ζητήσει, όλα τα αρχεία με τις εκδόσεις επιθεωρήσεων και τις βαθμονομήσεις αυτής της περιόδου.
- 5.3. Όλα τα ευρήματα των εξουσιοδοτημένων συνεργείων (αναφορές παραβιασμένων, κατεστραμμένων σφραγίσεων ή σφραγίσεων που λείπουν· πινακίδες που λείπουν· ατελείς ή αναντίστοιχες πληροφορίες μεταξύ αυτών που έχουν καταγραφεί στη μονάδα επί του οχήματος και αυτών που περιέχει ο αισθητήρας κίνησης και κάθε διαπίστωση διατάξεων παραποίησης· αντίγραφα των εκτυπώσεων του φακέλου περιστατικών & αστοχιών και κάθε άλλων σχετικών εκτυπώσεων), μπορούν, π.χ., να επισυναφθούν στην τακτική έκθεση και οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους ενθαρρύνονται να εξασφαλίσουν τις ενέργειες αυτές.
- 5.4. Τα κράτη μέλη μπορούν να θεωρήσουν την παράλειψη συνεργείου να παρέχει πλήρεις εκδόσεις επιθεώρησης ως παραβίαση των κανόνων, η οποία μπορεί να οδηγήσει σε ανάκληση της εξουσιοδότησης του συνεργείου.
- 5.5. Τα κράτη μέλη μπορούν να διενεργούν ελέγχους των εκδόσεων επιθεώρησης των συνεργείων και των μητρώων τουλάχιστον μια φορά ανά διετία. Οι εν λόγω έλεγχοι μπορούν να περιλαμβάνουν δειγματοληπτικό έλεγχο των εκδόσεων επιθεώρησης που αφορούν την επιθεώρηση και τη βαθμονόμηση ψηφιακών ταχογράφων. Ελέγχονται επίσης οι κάρτες συνεργείου και μεταφορώνονται τακτικά, ώστε να αποφεύγεται η απώλεια δεδομένων ή η εγγραφή νέων δεδομένων επάνω σε παλαιά.

ΑΝΑΚΕΦΑΛΑΙΩΣΗ**ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΩΝ ΠΑΡΑΒΙΑΣΕΩΝ ΤΟΥ ΨΗΦΙΑΚΟΥ ΤΑΧΟΓΡΑΦΟΥ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ
ΣΕ ΣΥΝΕΡΓΕΙΟ**

Κατά την έγκριση και τον τακτικό έλεγχο των συνεργείων, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι το προσωπικό τους είναι κατάλληλα εκπαιδευμένο και ότι έχει πρόσβαση σε όλον τον αναγκαίο εξοπλισμό για να μεταφορτώνει δεδομένα και να διενεργεί ορισμένες ειδικές δοκιμές.

Οι αρμόδιες αρχές μπορούν να δώσουν εντολή σε συνεργείο να μην σφραγίσει έναν ψηφιακό ταχογράφο, εφόσον έχει διαπιστωθεί η ύπαρξη διάταξης παραποίησης, μέχρι να αφαιρεθεί η διάταξη αυτή, και να αναβαθμονομηθεί πλήρως ο ταχογράφος ώστε να καταγράψει ορθά. Επίσης, οι αρμόδιες αρχές μπορούν να δώσουν εντολή σε συνεργείο να αφαιρέσει την πινακίδα εγκατάστασης.

Οι επιθεωρήσεις συνεργείων μπορούν να περιλαμβάνουν:

- φυσικούς ελέγχους των σφραγίδων και τοποθέτηση της πινακίδας του κατασκευαστή
- ανάλυση των τηλεφορτωμένων φακέλων δεδομένων και ιδίως του φακέλου περιστατικών & αστοχιών
- ή εφόσον χρειάζεται δοκιμή με την τεχνική του καλωδίου αναφοράς.

Τα συνεργεία αναφέρουν σε έκθεση επιθεώρησης τις σφραγίδες που έχουν καταστραφεί ή λείπουν και επισυνάπτουν στην έκθεση εκτυπωμένους τους μεταφορτωμένους φακέλους. Οι εκδόσεις επιθεώρησης είναι διαθέσιμες για τις αρμόδιες αρχές επί δύο έτη.

Οι τακτικοί έλεγχοι των συνεργείων από τα κράτη μέλη μπορούν να περιλαμβάνουν έλεγχο των διαδικασιών επιθεώρησης, καθώς και δειγματοληπτικό έλεγχο των εκδόσεων επιθεώρησης.

Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι τα συνεργεία ενημερώνουν τις αρμόδιες αρχές όποτε διαπιστώνουν διάταξη παραποίησης ή σοβαρές ανακολουθίες, οι οποίες συνεπάγονται χρήση διάταξης παραποίησης πριν την αφαίρεσή της.

Στην περίπτωση αυτή και όταν το όχημα είναι ταξινομημένο σε άλλο κράτος μέλος, τα κράτη μέλη ενημερώνουν τον ενδοκοινοτικό σύνδεσμο, ώστε να διενεργείται περαιτέρω έρευνα του οχήματος της μεταφορικής επιχείρησης.

Κεφάλαιο 6: Τελικές διατάξεις

- 6.1. Η ανίχνευση και η πρόληψη της χρήσης διατάξεων παραποίησης του ταχογράφου είναι μια διαρκής διαδικασία, η οποία απαιτεί συνεχή επαγρύπνηση. Καθώς η τεχνολογία εξελίσσεται, εξελίσσονται και οι μέθοδοι και οι απειλές παραβίασης του συστήματος. Για το λόγο αυτό, όλοι όσοι ενέχονται στην ασφάλεια του συστήματος του ταχογράφου, είτε πρόκειται για ελεγκτές, είτε για εγκεκριμένα συνεργεία και μηχανικούς, είτε για νομοταγείς οδηγούς και μεταφορικές επιχειρήσεις, έχουν μερίδιο ευθύνης.
 - 6.2. Σε εθνικό επίπεδο, τα κράτη μέλη ενθαρρύνονται να αποκτούν όσες περισσότερες πληροφορίες μπορούν για να χαράσσουν τις δικές τους στρατηγικές αντιμετώπισης αυτών των απειλών και να διαδίδουν μεταξύ τους τις πληροφορίες αυτές. Νέες, ή διαφορετικές απειλές, ή απόπειρες παραβίασης του συστήματος πρέπει να επισημαίνονται στην Επιτροπή.
 - 6.3. Σε κοινοτικό επίπεδο, η Επιτροπή θα συνεχίσει να εξετάζει την κατάσταση και την εφαρμογή των κανόνων και να επιδιώκει την υποστήριξη και το συντονισμό όλων των κρατών μελών και των ενδιαφερομένων του κλάδου.
-