

SUOSITUKSET

KOMISSIO

KOMISSION SUOSITUS,

annettu 23 päivänä tammikuuta 2009,

parhaita valvontakäytäntöjä koskevat ohjeet tienvarsitarkastusten yhteydessä ja valtuutetuissa korjaamoissa suoritettavien valvontalaitteiden tarkastusten osalta

(tiedoksiannettu numerolla K(2009) 108)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2009/60/EY)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon tieliikenteen sosiaalilainsäädännöstä 15 päivänä maaliskuuta 2006 annettujen neuvoston asetusten (ETY) N:o 3820/85 ja (ETY) N:o 3821/85 täytäntöönpanoa koskevista vähimmäisedellytyksistä ja neuvoston direktiivin 88/599/ETY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/22/EY⁽¹⁾ ja erityisesti sen 11 artiklan 1 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Direktiivin 2006/22/EY 11 artiklan 1 kohdan mukaan komissio antaa parhaita valvontakäytäntöjä koskevat ohjeet, joita sovelletaan valvontaviranomaisten teiden varilla tai yritysten tiloissa taikka valtuutettujen korjaamojen tai asentajien suorittamiin ajoneuvojen tarkastuksiin.
- (2) Tieliikenteen valvontalaitteita tarvitaan osoittamaan ajanjaksot, jotka kuljettajat käyttävät ajamiseen ja lepoon, ja varmistamaan, että toimivaltaiset kansalliset valvontaelimet pystyvät valvomaan tehokkaasti tieliikenteen sosiaalilainsäädännön noudattamista.
- (3) Sen varmistamiseksi, että valvontalaitteet toimivat moitteettomasti ja luotettavasti ja että tietojen tallentaminen ja säilyttäminen voidaan taata valvontalaitteen asentamisen jälkeen tarvitaan määräaikaisia tarkastuksia ja valvontaa.
- (4) Näyttää kuitenkin siltä, ettei määräaikaisia tarkastuksia ja valvontaa suoriteta niin usein, että ne toimisivat tehokkaana pelotteena kuljettajille ja toimijoille, jotka yrittävät käyttää järjestelmää väärin käyttämällä käsittelylaitteita tai muita vastaavia keinoja.
- (5) Asiantuntijoiden tutkimuksista ja heiltä saaduista tiedoista ilmenee, että varsinkin analogisilla ajopiirtureilla varustettujen ajoneuvojen ajopiirturijärjestelmiä on pyritty huijamaan. Samanlaisia vilpillisiä pyrkimyksiä ja uhkia kohdistuu tällä hetkellä digitaaliseen ajopiirturijärjestelmään.
- (6) Samoista tutkimuksista on käynyt ilmi, että olemassa on monenlaisia käsittelymahdollisuuksia ja että niitä on käytetty tieliikenteen alalla ajopiirturien ja varsinkin digitaalisen ajopiirturijärjestelmän huijaukseksi.
- (7) Tällaiset vilpilliset pyrkimykset ja uhat muodostavat vakavan vaaran liikenneturvallisuudelle ja vaikuttavat haitallisesti terveeseen kilpailuun ja tieliikenteen kuljettajien sosiaalisiin edellytyksiin.
- (8) Koska digitaaliset ajopiirturit ovat tietoturvallisuudeltaan analogisia ajopiirtureita parempia, järjestelmää koskevat vilpilliset pyrkimykset ja uhat ovat helpommin havaittavissa, minkä vuoksi tällaisia laitteita käyttävien häikäilemättömien kuljettajien ja toimijoiden kiinnijäämisen riski on suurempi. Tämän pitäisi toimia huomattavana pelotteena.

⁽¹⁾ EUVL L 102, 11.4.2006, s. 35.

- (9) Näin ollen tämän suosituksen tavoitteena on kannustaa ja tukea jäsenvaltioita ottamaan käyttöön menettelyjä ja menetelmiä, jotka teollisuudenalan tutkimuksen ja teknisen asiantuntemuksen perusteella parantavat huomattavasti mahdollisuuksia ehkäistä ja havaita petosyrityksiä.
- (10) Erityisesti tässä suosituksessa vahvistetaan parhaat valvontakäytännöt, sellaisina kuin ne määritellään yhteisen tutkimuskeskuksen tutkimuksessa.
- (11) Tämä suositus muodostaa yhdessä teiden varsilla suoritettavia lisätarkastuksia koskevan direktiiviehdotuksen kanssa valvontatoimenpidepaketin, jonka tavoitteena on parantaa huomattavasti digitaalisen ajopiirturijärjestelmän huijaamiseksi käytettävien laitteiden havaitsemista ja ehkäisyä.
- (12) Tässä suosituksessa säädetyt toimenpiteet ovat neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3821/85⁽¹⁾ 18 artiklan 1 kohdalla perustetun komitean lausunnon mukaiset,

SUOSITTAA, että:

1. Hyväksytään tämän suosituksen liitteessä vahvistetut parhaat käytäntöjä koskevat ohjeet, joita sovelletaan valvontaviranomaisten teiden varsilla tai yritysten tiloissa taikka asentajien ja teknikoiden jäsenvaltioiden toimivaltaisen viranomaisen hyväksymissä korjaamoissa suorittamiin ajoneuvojen tarkastuksiin, ja että näitä ohjeita noudatetaan, jotta tieliikenteen valvontalaitteiden käsittelylaitteiden käyttö voidaan havaita ja sitä voidaan ehkäistä.
2. Näitä ohjeita sovelletaan tarvittaessa direktiivin 2006/22/EY 2 artiklassa tarkoitettujen kansallisten valvontastrategioiden yhteydessä.

Tehty Brysselissä 23 päivänä tammikuuta 2009.

Komission puolesta
Antonio TAJANI
Varapuheenjohtaja

⁽¹⁾ EYVL L 370, 31.12.1985, s. 8.

LIITE

KÄSITTELYLAITTEIDEN KÄYTÖN HAVAITSEMISEEN JA EHKÄISEMISEEN LIITTYVIÄ JÄSENVALTIOIDEN VASTATOIMIA KOSKEVAT SUOSITUKSET

SISÄLLYSLUETTELO

- 1 LUKU: JOHDANTO
- 2 LUKU: TEHOKKAAT TIENVARSITARKASTUKSET
- A Organisointi ja välineet
- B Menetelmät, joihin sisältyy kaksi tarkastuspistettä ja ajoneuvojen todellisen nopeuden ja kuljetun matkan analyysi
- C Menetelmät, joihin sisältyy yksi tarkastuspiste ja jotka perustuvat kopioitujen tietojen yksityiskohtaiseen analyysiin
- D Menetelmät, joihin sisältyy yksi tarkastuspiste ja sinettien tekninen tarkastus
- E Ajoneuvon ohjaaminen korjaamoon
- F Ajoneuvojen tai tietojen tarkastaminen yrityksen tiloissa
- 3 LUKU: KOULUTUS, VÄLINEET JA PARHAAT KÄYTÄNNÖT
- 4 LUKU: KORJAAMOTARKASTUKSET
- A Oikeusperusta
- B Rikotut tai puuttuvat sinetit
- C Tietueiden analysointi
- D Liiketunnistimen ajoneuvoyksikköön liittämisen tarkastaminen
- E Erityismenettelyt tienvarsitarkastuksen jälkeen
- 5 LUKU: KORJAAMOJEN RAPORTOINTI JA TARKASTUKSET
- 6 LUKU: LOPPUSÄÄNNÖKSET

1 Luku: Johdanto

- 1.1 Tässä komission suosituksessa kuvataan, millaisia toimenpiteitä jäsenvaltioita voitaisiin kannustaa toteuttamaan, jotta ne pystyisivät torjumaan ajopiirturien käsittelylaitteiden käytön aiheuttamia uhkia ja samaan aikaan edistämään ja tukemaan näitä uhkia ennalta ehkäiseviä vastatoimia jäsenvaltioissa.
- 1.2 Digitaalisen ajopiirturijärjestelmän moitteetonta toimintaa haittaavien käsittelylaitteiden asentaminen ajoneuvoihin on yksi vakavimmista järjestelmän tietoturvaan kohdistuvista uhista. Tällaisten laitteiden käyttö tai aikomus käyttää tällaisia laitteita vääristää tervettä kilpailua antamalla häikäilemättömille toimijoille ja kuljettajille perusteetonta kaupallista etua ja vaikuttaa haitallisesti kuljettajien sosiaalisiin edellytyksiin sallimalla heidän ajaa – tai pakottamalla heidät ajamaan – paljon pidempiä ajanjaksoja kuin lainsäädännössä sallitaan. Näiden tekijöiden vuoksi kaikkien tienkäyttäjien liikenneturvallisuus saattaa vaarantua huolimatta siitä, että komissio on sitoutunut parantamaan sitä tulevana vuosina.
- 1.3 Lisäksi lainkuuliaisten toimijoiden ja kuljettajien on voitava luottaa digitaalisiin ajopiirtureihin, ja kansallisten valvontaelinten kaikkialla yhteisössä on oltava varmoja siitä, että laitteiden tallentamat ja säilyttämät tiedot ovat autenttisia ja eheitä huolimatta siitä, kopioidaanko ja analysoidaanko ne ajoneuvoyksiköstä vai kuljettajakortista. Tietojen luotettavuuden takaamiseksi laitteet on tarkastettava säännöllisesti sen varmistamiseksi, että ne toimivat moitteettomasti.

- 1.4 Pitkällä aikavälillä järjestelmän ja sen osien tietoturva on kokonaisuudessaan erityisen tärkeää haluttaessa varmistaa tallennettujen tietojen eheys ja autenttisuus. Järjestelmän yleisimpien väärinkäytösten ja huijausyritysten torjumiseksi komissio tarkastelee asetuksen (EY) N:o 3821/85 ja sen liitteiden uudelleentarkastelun yhteydessä tarvittaessa mahdollisuutta ottaa käyttöön yksityiskohtaisempia lainsäädäntötoimia.
- 1.5 Jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset voisivat kuitenkin kehittää lyhyellä aikavälillä asianmukaisia ja tehokkaita toimenpiteitä parantaakseen mahdollisuuksia löytää käsittelylaitteet ja vähentääkseen tällä tavoin tällaisten laitteiden käyttörisiä toimijoiden ja kuljettajien keskuudessa.
- 1.6 Vaikka jäsenvaltiot ovat oikeudellisesti vastuussa siitä, että tarkastukset tehdään siten, että varmistetaan tieliikenteen sosiaalilainsäädännön tehokas täytäntöönpano, määräaikaisilla tarkastuksilla ei voida taata, ettei laitteita asenneta ja käytetä tarkastusten tekemisen jälkeen. Kokemus on osoittanut, että tällaiset laitteet havaitaan paljon todennäköisemmin tienvarsitarkastuksissa silloin, kun ajoneuvo on mahdollista tarkastaa huolellisemmin. Jäsenvaltioita olisi kannustettava tekemään tällaisia tarkastuksia useammin ja huolellisemmin, jotta laitteiden löytämisriskin kasvu lisäisi pelotevaikutusta huomattavasti.
- 1.7 Asetuksen (ETY) N:o 3821/85 liitteessä 1 B olevassa lisäyksessä 10 (Yleiset tietoturvatavoitteet) vahvistetaan digitaalisen ajopiirturijärjestelmän eheyden varmistamiseksi tarvittavien tietoturvan toteuttamistoimintojen soveltamisala. Koko järjestelmän tietoturvatavoitteita ja sen uhkia on lähestyttävä käyttäen teknisiä ratkaisuja, ITSEC-hyväksyntää sekä fyysisiä, henkilöstön tai menetelmien vaikutustapoja, joiden täytäntöönpanosta vastaavat jäsenvaltiot ja ajopiirturien valmistajat. Tämän komission suosituksen tavoitteena on siten ehdottaa jäsenvaltioille menetelmien ja henkilöstön vaikutustapoja parhaiten tukevia keinoja, jotka perustuvat niin tutkimukseen kuin tunnettuihin parhaisiin käytäntöihin.
- 1.8 Tämän komission suosituksen ei saisi kuitenkaan katsoa korvaavan ITSECin⁽¹⁾ teknisiä ratkaisuja, vaan sitä tulisi mieluiten soveltaa yhdessä kyseisten ratkaisujen kanssa ja niiden tukena.
- 1.9 Yhteisen tutkimuskeskuksen laatimassa kertomuksessa⁽²⁾ on vahvistettu digitaalisten ajopiirturien tietoturvaa uhkaavat tunnetut ja mahdolliset vilpilliset pyrkimykset. Tästä syystä jäsenvaltiot voisivat käyttää mainittua kertomusta perustana määrittäessään etenemistapoja ja toimia, joilla varmistetaan, että kansallisten valvontaviranomaisten saatavilla on riittävästi tietoa ja ohjausta ajoneuvojen tienvarsitarkastusten tekemistä varten. Lisäksi vastaavia tietoja ja ohjausta olisi oltava tieliikenteen valvontalaitteiden lakisääteisiä asennuksia, tarkastuksia ja korjauksia tekevien asentajien ja korjaamojen saatavilla. Ohjauksen tulisi olla riittävän laajaa, jotta varmistetaan, että tällaiset henkilöt pystyvät tekemään tässä liitteessä kuvatut tarkastukset kaikilta osin ja pätevästi ja että jäsenvaltiot pystyvät asettamaan syytteesen ne, joiden todetaan käyttävän järjestelmää hyväksi tai pyrkivän käyttämään sitä hyväksi.
- 1.10 Seuraavat ohjeet ja suositukset eivät ole tyhjentäviä, eikä niiden soveltaminen välttämättä johda toivottuun tulokseen kaikissa olosuhteissa (esim. tapauksissa, joissa referenssikaapelia ei saada kytkettyä liiketunnistimeen). Tällöin jäsenvaltioita voitaisiin kannustaa kehittämään vaihtoehtoisia menetelmiä, joiden voidaan osoittaa olevan yhtä tehokkaita. Tietoja vaihtoehtoisista toimenpiteistä voitaisiin jakaa laajemmin valvontaviranomaisten keskuudessa.
- 1.11 Vaikka tässä komission suosituksessa on tarkoitus käsitellä asetuksessa (ETY) N:o 3821/85 ja sen liitteissä määriteltyjä kummankinlaisia ajopiirtureita, jäsenvaltioilla voi jo olla käytössään analogisten ajopiirturien tarkastuksia ja käsittelylaitteiden havaitsemista koskevia menetelmiä, menettelyjä ja ohjeita. Tästä syystä tämän komission suosituksen ei saisi katsoa korvaavan tai muuttavan jo olemassa olevia toimenpiteitä vaan pikemminkin tukevan niitä ja varsinkin digitaalisia ajopiirtureita koskevia toimenpiteitä, sillä vaikka menetelmät voivat erota toisistaan, niiden tavoite on edelleen sama. Jos analogisten ajopiirturien tarkastuksia koskevia toimenpiteitä on jo olemassa, on suositeltavaa, että niiden soveltamisalaan otetaan tarvittaessa mukaan myös digitaaliset ajopiirturit (esim. kun kyseessä ovat korjaamoille suoritettavat maksut tilanteessa, jossa ajoneuvon valtuutettuun korjaamoon ohjanneet valvontaviranomaiset ovat antaneet korjaamolle erityistehtäviä suoritettavaksi, kuten F jaksossa kuvataan).
- 1.12 Jäsenvaltioita olisi kannustettava ja tuettava sisällyttämään ajopiirturijärjestelmään kohdistuvien uhkien torjumista koskevia menetelmiä ja prosesseja kansallisiin valvontastrategioihinsa. Tällaisista parhaista käytännöistä voitaisiin vaihtaa tietoja muiden jäsenvaltioiden kanssa.

⁽¹⁾ ITSEC – Information Technology Security Evaluation Criteria, 1991, versio 1.2.

⁽²⁾ JRC Technical Notes. "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". Jaettu rajoitetusti kansallisille riskinhallinnasta vastaaville tahoille (29.11.2007).

2 Luku: Tehokkaat tienvarsitarkastukset

A Organisointi ja välineet

- 2.1 Perinpohjaisten ja tehokkaiden tarkastusten suorittamiseksi valvontaviranomaisilla olisi oltava käytettävissään tarvittavat laitteet ja heidän olisi oltava asianmukaisesti koulutettuja. Heidän hallussaan tulisi olla ainakin valvontakortit ja asianmukaiset välineet ajoneuvoyksikön ja kuljettajakortin tiedostojen kopioimiseksi sekä näiden tiedostojen ja liitteessä I B tarkoitettujen valvontalaitteiden tulosteiden analysoimiseksi yhdessä liitteessä I tarkoitettujen piirturilevyjen tai taulukoiden kanssa. Valvontaviranomaisilla tulisi olla käytössään myös ohjelmisto, jolla on mahdollista analysoida näitä tietoja nopeasti ja ongelmitta, sillä joidenkin tulostettavien tiedostojen pituuden ja sisällön vuoksi tienvarsitarkastuksissa on vaikea analysoida tulosteita helposti käsittelylaitteiden löytämiseksi.
- 2.2 Kun valvontaviranomaiset suorittavat tarkastuksia teiden varsilla tai yrityksen tiloissa, valvontaviranomaisten olisi mahdollisuuksien mukaan myös testattava ajopiirturin moitteeton toiminta ja käyttö siten, että on mahdollista havaita, onko käsittelylaitteita käytetty, riippumatta siitä, ovatko kyseessä kuljettajien ajoaikojen noudattamista koskevat tarkastukset, katsastus vai muunlaiset tarkastukset.
- 2.3 Tästä syystä suositellaan, että jäsenvaltiot pyrkivät organisoimaan käsittelylaitteiden havaitsemista koskevat ajoneuvojen tarkastukset siten, että ne suoritetaan muiden tarkastusten (kuten katsastus, kuljettajien ajoikasääntöjen noudattaminen jne.) yhteydessä ja että ohjeellisesti vähintään 10 prosenttia kaikista tarkastetuista ajoneuvoista tarkastetaan myös käsittelylaitteiden varalta. Jäsenvaltiot voivat itse määrittellä tällaisten lisätarkastusten suorittamista koskevat asianmukaiset menetelmät ja olosuhteet. Tällaisten tarkastusten sisällön olisi kuitenkin käytävä ilmi jäsenvaltioiden yleisestä kansallisesta valvontastrategiasta.
- 2.4 Tehokkaat tarkastukset voitaisiin suorittaa käyttäen esimerkiksi seuraavia menetelmiä:
- kaksi tarkastuspistettä ja nopeuden tai kuljetun matkan analyysi (ks. B kohta);
- yksi tarkastuspiste ja tietojen yksityiskohtainen analyysi (ks. C kohta);
- yksi tarkastuspiste ja sinettien tekninen tarkastus (ks. D kohta).
- 2.5 Jos valvontaviranomaiset uskovat keränneensä tarpeeksi todistusaineistoa, ne voivat ohjata auton korjaamoon lisätarkastuksia varten (ks. E kohta).
- 2.6 Jäsenvaltiot voivat luonnollisesti käyttää aina ajoneuvoja tarkastaessaan täydentäviä tai vaihtoehtoisia menetelmiä.

B Menetelmät, joihin sisältyy kaksi tarkastuspistettä ja ajoneuvojen todellisen nopeuden ja kuljetun matkan analyysi

- 2.7 Nopeusvalvonta tietynä aikana: tätä menetelmää sovellettaessa kiinteitä tai siirrettäviä valvontakameroita taikka käsitukia käyttävät valvontaviranomaiset voivat mitata ajoneuvon todellisen nopeuden ennen sen pysäyttämistä tienvarsitarkastusta varten tietynä aikana. Tämän jälkeen viranomaiset voivat kopioida ajoneuvoyksiköstä 24 tunnin yksityiskohtaisen nopeustiedoston ja verrata tietynä aikana tallentunutta nopeutta joitakin kilometrejä aiemmin mitattuun nopeuteen. Tarkastuspisteessä tämä menetelmä edellyttää ainoastaan kahden lukeman vertaamista 24 tunnin yksityiskohtaisen nopeustiedoston kopioimisen jälkeen.
- 2.8 Kiinteän matkan valvonta tietynä aikana: tätä menetelmää sovellettaessa tarkastuspiste valitaan tunnetun etäisyyden päästä tietyistä paikasta, jossa valvontaviranomaisilla on mahdollisuus merkitä muistiin aika, jolloin tunnistettu ajoneuvo on pysähtynyt tässä pisteessä tai kulkenut sen ohi (tietullikuitit, kuvatallenteet, rajatarkastusraportit jne.). Tarkastuspisteessä valvojat voivat kopioida ajoneuvoyksiköstä 24 tunnin yksityiskohtaisen nopeustiedoston ja verrata pikaisesti tarkastuspisteen ja tietyn paikan välillä tallentunutta keskinopeutta nopeuteen, joka lasketaan tunnetun etäisyyden ja tarkastuspisteeseen saapumiseen tarvittavan ajan perusteella.
- 2.9 Tarkastuspisteessä molemmat menetelmät edellyttävät ainoastaan kahden lukeman vertaamista 24 tunnin yksityiskohtaisen nopeustiedoston kopioimisen ja todellisen keskinopeuden mittaamisen tai laskemisen jälkeen. Jos huomattavia eroja esiintyy, valvontaviranomaisen on syytä epäillä laitteen käyttöä. Tällöin valvontaviranomainen ohjaa kuljettajan ja ajoneuvon korjaamoon eikä välttämättä suorita lisätarkastuksia paikalla.
- 2.10 Kun kyseessä ovat liitteessä I B tarkoitettujen ajopiirturien sisältämät tiedot, kaikkiin valvontalaitteista tai niiden kautta kopioituihin tiedostoihin on liitettävä asianmukainen digitaalinen allekirjoitus, jonka ajoneuvoyksikkö tai kuljettajakortti on alun perin luonut tietojen autenttisuuden ja eheyden varmistamiseksi. Valvontaviranomaiset voivat niin ikään tarkastaa, että myös nämä tiedot kopioidaan.

C Menetelmät, joihin sisältyy yksi tarkastuspiste ja jotka perustuvat kopioitujen tietojen yksityiskohtaiseen analyysiin

- 2.11 Jos käsittelylaite on käytössä tienvarsitarkastuksen aikana tai jos se oli käytössä juuri ennen tarkastusta, käsittelystä voidaan saada viitteitä monien yksinkertaisten menetelmien avulla.
- 2.12 Käsittelylaite-epäilyksen vahvistamiseksi siten, että valvontaviranomaisilla on sen perusteella oikeus toteuttaa mitä tahansa tarpeelliseksi katsomiaan toimia, valvontaviranomaiset voivat:
- verrata kortilta ja ajoneuvoyksiköstä kopioituja kuljettajan toimia kaikkiin ajoneuvossa oleviin muihin asiakirjoihin ja kuljettajan lausuntoihin. Jos nämä tiedot ovat ristiriitaisia, on epäily perusteltu. Tällöin valvontaviranomainen voi tutkia asiaa tarkemmin.
 - tarkastella ajoneuvoyksikköön tallennettua *tapauksiin ja vikoihin liittyvää tiedostoa* ja erityisesti seuraavia tapahtumia viimeisten 10 päivän ajalta:
 - tietoturvan murtoyritys
 - keskeytynyt virransyöttö (pisin tapahtuma)
 - virhe liikeradassa (pisin tapahtuma)
 - vika liiketunnistimessa.
- Jos kuljettaja ei kykene selvittämään ja perusteamaan kunkin tapahtuman tai virheen syytä, valvontaviranomaisen on tutkittava asiaa tarkemmin.
- tarkastella ajoneuvoyksikköön tallennettuja *teknisiä tietoja koskevia tiedostoja* ja varsinkin seuraavia tietoja:
 - ajan asetukseen liittyvät tiedot
 - kalibrointitiedot (viisi viimeisintä kalibrointia, korjaamon nimi ja korjaamokortin numero).
 - näiden viimeisimpien tietojen perusteella voidaan havainta, onko kalibrointeja tehty liikaa, mikä puolestaan saattaa osoittaa, että ne on tehty varastetulla korjaamokortilla (tai kadonneeksi ilmoitetulla korjaamokortilla). On suositeltavaa, että valvontaviranomaiset tarkastavat maansa kortit myöntävältä viranomaiselta ⁽¹⁾ tällaisten korjaamokorttien tilanteen ja sen, olivatko ne voimassa silloin, kun niitä käytettiin ajoneuvoyksikön kalibroinnissa.
- 2.13 Jos valvontaviranomainen edelleen katsoo kaikkien 2.14–2.19 kohdassa mainittujen tietojen tarkastelun jälkeen, että jokin on vialla, viranomainen voi kopioida *24 tunnin yksityiskohtaisen nopeustiedoston* ja tarkastaa ohjelmistonsa avulla, onko ajoneuvon nopeuksissa epärealistisia kiihtymisiä tai hidastumisia ja tarvittaessa vastaako matkaprofiili ajoneuvossa olevia muita asiakirjoja ja kuljettajan lausuntoja (pysähtymisten lukumäärä, nopeus vuoristoalueilla ja kaupungeissa jne.). Edellä esitettyihin todisteisiin yhdistettynä tämän todistusaineiston ansiosta voidaan saada perusteita epäillä, että ajoneuvossa on käsittelylaite.
- 2.14 Tarkastuspisteessä tämä menetelmä edellyttää asianmukaista ohjelmistoa, jonka avulla on mahdollista luoda selkeä aikaprofiili epätavallisten nopeuden lisäysten ja vähennysten havaitsemiseksi, jotta voidaan tuoda esiin ja yleisemmin osoittaa automaattisesti seuraavat:
- ajoneuvon nopeuksien epärealistiset kiihtymiset tai hidastumiset,
 - ajoneuvoyksikön epäilyttävät kalibroinnit,
 - keskeytynyt virransyöttö.

D Menetelmät, joihin sisältyy yksi tarkastuspiste ja sinettien tekninen tarkastus

- 2.15 Valvontaviranomaisen olisi tarkastettava sinetit mahdollisuuksien mukaan ja silloin, kun se on turvallista. Jos sinetit puuttuvat, ne on rikottu tai ne ovat vahingoittuneet, kuljettajaa olisi pyydettävä selittämään tilanne.

⁽¹⁾ Pyyntö muille kortit myöntäville viranomaisille olisi lähetettävä TACHONETin kautta.

- 2.16 Jos kuljettaja pystyy esittämään asetuksen (ETY) N:o 3821/85 liitteessä I olevan V luvun 4 kohdassa tai liitteessä I B olevassa vaatimuksessa 253 tarkoitetun lausunnon perusteluineen, valvontaviranomainen voi vaatia kuljettajaa käymään korjaamossa järjestelmän uudelleensinetöintiä ja laitteiston uudelleenkalibrointia varten.
- 2.17 Jollei kuljettaja pysty esittämään edellä mainittua lausuntoa, tätä voidaan pitää rikkomisena, ja on suositeltavaa, että kuljettaja ja hänen ajoneuvonsa ohjataan viipymättä valtuutettuun korjaamoon, jossa laitteet tarkastetaan valvontaviranomaisen läsnä ollessa jäljempänä olevassa 3 luvussa tarkoitetulla tavalla.

E Ajoneuvon ohjaaminen korjaamoon

- 2.18 Jos edellä kuvattuja menetelmiä käyttäen suoritettujen tienvarsitarkastuksen jälkeen voidaan edelleen perustellusti epäillä, että ajoneuvoon on asennettu käsittelylaite, valvontaviranomainen voi ohjata ajoneuvon valtuutettuun korjaamoon. Valvontaviranomaiset tai asianmukainen kansallinen viranomainen voidaan oikeuttaa antamaan valtuutetuille korjaamoille ohjeita käsittelylaitteiden havaitsemiseksi tarkoitettujen erityistestien suorittamista varten.
- 2.19 Erityistesteillä on mahdollista useimmissa tapauksissa havaita liiketunnistimen virheellinen liittäminen ajoneuvoyksikköön, mikä puolestaan saattaa olla osoitus siitä, että ajoneuvossa on käsittelylaite. Tällaisiin testeihin voisivat sisältyä seuraavat (ks. kuvaus 3 luvussa):
- sinettien ja asennuskilpien tarkastaminen;
 - referenssikaapelitesti;
 - kopioitujen tiedostojen analysointi.
- 2.20 Jos käsittelylaitteita löydetään, laitteet (laitteisiin voivat sisältyä itse laite, ajoneuvoyksikkö tai sen osat ja kuljettajakortti) voidaan poistaa ajoneuvosta ja niitä voidaan käyttää todistusaineistona riippumatta siitä, onko kuljettaja käyttänyt niitä.
- 2.21 Lisäksi valtuutettuja korjaamoja voidaan pyytää tarkastamaan, että valvontalaitteet a) toimivat moitteettomasti, b) että ne tallentavat ja säilyttävät tietoja moitteettomasti ja c) että kalibrointiparametrit ovat moitteettomat.

- 2.22 Liitteessä I B tarkoitetuilla valvontalaitteilla varustettujen ajoneuvojen osalta on suositeltavaa, että kaikkien tiedostojen kopioimisen ja niiden analysoimisen (ja digitaalisten allekirjoitusten koskemattomuuden varmistamisen) sekä käsittelylaitteiden havaitsemiseksi tehtyjen tarkastusten jälkeen valvontalaitteet kalibroidaan kokonaisuudessaan uudelleen ja ajoneuvoon kiinnitetään uusi asennuskilpi. Lisäksi on suositeltavaa, että valtuutettu korjaamo sinetöi järjestelmän uudelleen vain, jos valvontaviranomainen on läsnä.
- 2.23 Kun kyseessä ovat liitteen I mukaiset valvontalaitteet, mahdollisten käsittelylaitteiden poistamisen jälkeen on tarkastettava valvontalaitteiden moitteeton toiminta, ne on kalibroitava kokonaisuudessaan uudelleen ja niihin on kiinnitettävä uusi asennuskilpi. On suositeltavaa, että valtuutettu korjaamo sinetöi järjestelmän tämän jälkeen uudelleen vain, jos valvontaviranomainen on läsnä.

F Ajoneuvojen tai tietojen tarkastaminen yrityksen tiloissa

- 2.24 On suositeltavaa, että jäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset käyttävät hyväkseen mahdollisuutta tarkastaa ajoneuvot (ja ajoneuvoyksiköt) ja kuljettajat (ja kuljettajakortit), jotka saattavat olla paikalla yrityksen tiloissa näiden tilojen tarkastuksen aikana.
- 2.25 Yrityksen hallinnoimat tiedot on säilytettävä vähintään yhden vuoden ajan ja luovutettava tarkastettaviksi valvontaviranomaisen vaatimuksesta. Tästä syystä valvontaviranomaiset voivat tavanomaisen tarkastusmenettelynsä yhteydessä tarkastaa kaikki yrityksen tiloista löytämänsä ajoneuvot ja suorittaa tarpeelliseksi katsomiaan testejä tai toimia, mutta heidän on pyrittävä pitämään kuljettajille ja ajoneuvoille aiheutuvat viivästykset mahdollisimman pieninä.
- 2.26 Yrityksen tiloissa suoritettavissa tarkastuksissa on lisäksi otettava huomioon se mahdollisuus, että tiloista voi löytyä erilaisia ajoneuvoja ja liitteissä I tai I B tarkoitettuihin valvontalaitteisiin liittyviä tallenteita ja että valvontaviranomaisten voi olla tarpeen valmistautua ja varustautua asianmukaisella tavalla tämän mahdollisuuden varalta.

YHTEENVETO

DIGITAALISIA AJOPIIRTUREITA UHKAAVIEN VILPILLISTEN PYRKIMYSTEN EHKÄISEMINEN TIENVARSI-TARKASTUKSET TAI TARKASTUKSET YRITYKSEN TILOISSA

Olisi laadittava kansallisia valvontastrategioita, joilla edistetään ajoneuvoihin, joihin on voitu asentaa käsittelylaitteita, kohdistuvia tehokkaita tarkastuksia sekä teiden varsilla että yritysten tiloissa.

Asianmukaisesti koulutettujen ja varustautuneiden valvontaviranomaisten olisi voitava päästä nopeasti käsiksi ajoneuvoyksikköjen tietoihin, kopioida tiedot ja analysoida tietoja sekä voitava suorittaa tarkastukset välittömästi. Lisäksi heidän olisi voitava analysoida samalla tavoin niin sähköisesti tallennettuja tietoja kuin piirturilevyjä, taulukoita ja tulosteita.

Jäsenvaltiot voisivat laatia strategioita varmistaakseen, että käsittelylaitteiden havaitsemiseksi ajoneuvot on viimeistään vuonna 2010 mahdollista tarkastaa jollakin seuraavista menetelmistä:

- kaksi tarkastuspistettä ja todellisen nopeuden ja kuljetun matkan analyysi;
- yksi tarkastuspiste ja kopioitujen tietojen yksityiskohtainen analyysi;
- yksi tarkastuspiste ja sinettien tekninen tarkastus.

Ohjeellisesti 10 prosenttia tarkastetuista ajoneuvoista (riippumatta siitä, ovatko kyseessä katsastus, kuljettajien ajoaikojen noudattamista koskevat tarkastukset vai muunlaiset tarkastukset) voitaisiin tarkastaa myös käsittelylaitteiden varalta, vaikka jäsenvaltioilla on oikeus itse määrittellä tehokkaimmat menetelmät omissa strategioissaan.

Jos löydetään riittävästi todisteita perustellun epäilyn syntymiseksi, valvontaviranomaiset voisivat ohjata ajoneuvon valtuutettuun korjaamoon lisätarkastuksia varten.

Jos käsittelylaitteita havaitaan, on suositeltavaa poistaa laitteet ajoneuvosta ja käyttää niitä todistusaineistona tällaisen todistusaineiston käsittelyä koskevien kansallisten menettelysääntöjen mukaisesti riippumatta siitä, onko kuljettaja käyttänyt näitä laitteita. Valvontaviranomaiset voisivat soveltaa asianmukaisia menettelyjä ja aiheellisia seuraamuksia aina, kun käsittelylaitteita todetaan käytetyin, sillä niiden käyttö on vakava rikkomus.

3 Luku: Koulutus, välineet ja parhaat käytännöt

- 3.1 Vaikka jäsenvaltioiden tulisi varmistaa, että valvontaviranomaisilla on tehtävien suorittamisen edellyttämä koulutus, asianmukaista koulutusta voitaisiin tarjota myös kaikille muille osapuolille, joita asia koskee. Olisi hyödyllistä ja erittäin toivottavaa järjestää yhteisiä vierailuja ja koordinoitkokouksia jäsenvaltioiden valvontaviranomaisten välillä parhaiden käytäntöjen yhteensovittamiseksi ja kokemusten vaihtamiseksi.
- 3.2 Valvontaviranomaisilla olisi oltava käytössään asianmukaiset välineet digitaalisiin ajopiirtureihin liittyvien erilaisten tarkastusten suorittamista varten. Tosin sanoen niillä tulisi olla asianmukaiset välineet valvontalaitteiden tietojen lukemiseksi, tulostamiseksi ja kopioimiseksi. Jäsenvaltiot voisivat toteuttaa toimia sen varmistamiseksi, että maassa on tarpeeksi tällä tavoin varustettuja valvontaviranomaisia.
- 3.3 Niin tienvarsitarkastusten kuin yritysten tiloissa tehtävien tarkastusten aikaista havaitsemista ja ehkäisyä koskevia parhaita käytäntöjä (kuten referenssikaapelin käyttö, kiinteän matkan tekniikka, epätavanomaisten nopeuksien tai matkaprofilien havaitseminen, katkokset virransyötössä, rikutut sinetit) voitaisiin jakaa ja kannustaa valvontaviranomaisten keskuudessa.

4 Luku: Korjaamotarkastukset

Korjaamot ja asentajat ovat tärkeä tekijä ajopiirturijärjestelmän tietoturvasa riippumatta siitä, ovatko laitteet analogisia vai digitaalisia. Korjaamojen hyväksynnän on perustuttava selkeisiin kansallisiin kriteereihin, joilla varmistetaan niiden luotettavuus. Tästä syystä jäsenvaltion on suositeltavaa varmistaa, että valvontalaitteita asentamaan, aktivoimaan, kalibroimaan, tarkastamaan ja korjaamaan valtuutetut korjaamot hyväksytään, niitä valvotaan säännöllisesti, ne sertifioidaan ja niille toimitetaan ajantasaisia ja relevantteja päivityksiä ja tietoja. On myös suositeltavaa, että toimivaltaiset viranomaiset antavat asentajille ja korjaamoille selkeitä ohjeita niiden tehtävistä ja velvollisuuksista erityisesti, jotta ne ymmärtäisivät asemansa järjestelmän yleisen tietoturvan varmistamisessa. Lisäksi on suositeltavaa, että korjaamot ja asentajat hyväksyvät viranomaiset toimittavat komission välityksellä kaikille muille jäsenvaltioille ajantasaisia ja säännöllisesti päivitettäviä tietoja sinettien merkinnöistä samoin kuin kuinkin alueellaan toimivan korjaamon asemasta ja muista yksityiskohdista.

A Oikeusperusta

- 4.1 Ajoneuvot on yleensä vietävä korjaamoon tarkastettavaksi, kun
- a) on tarkastettava, että ajopiirturi vastaa asetuksen (ETY) N:o 3821/85 liitteitä;
 - b) ajoneuvolle suoritetaan vuotuinen katsastus direktiivin 96/96/EY liitteen II mukaisesti;
 - c) valvontaviranomaiset ohjaavat ajoneuvon korjaamoon valvontalaitteiden tarkastamiseksi tarkemmin;
 - d) valvontalaitteita on korjattava tai ne on korvattava.
- 4.2 Kaikissa edellä mainituissa tapauksissa korjaamoja tai asentajia voidaan pyytää tarkastamaan silmämääräisesti ja fyysisesti, onko valvontalaitteet on sinetöity ja onko ne on varustettu sekä valmistajan arvokilvellä että asennuskilvellä.
- 4.3 Jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen voisi muistuttaa korjaamoja säännöllisesti siitä, että aina, kun ne tarkastavat ajopiirturijärjestelmän, sinetöivät sen uudelleen ja kiinnittävät asennuskilven, ne tosiasiaa varmistavat, että järjestelmä on suojattu, se toimii moitteettomasti, tallentaa asianmukaisesti eikä siihen ole asennettu käsittelylaitteita.
- 4.4 Korjaamoja voitaisiin muistuttaa siitä, että ne saattavat rikkoa säännöksiä vakavasti, jos ne tietoisesti sinetöivät ajopiirturijärjestelmän uudelleen poistamatta siitä ensin löytämänsä käsittelylaitetta tai vaatimatta käsittelylaitteen poistamista ennen uudelleensinetöintiä. Jos käsittelylaite löydetään myöhemmin ja korjaamo on jo sinetöinyt järjestelmän uudelleen ja kiinnittänyt ajoneuvon asennuskilven, korjaamon ja yksittäisten asentajien voidaan katsoa syyllistyneen vakavaan rikkomukseen riippumatta siitä, onko käsittelylaitetta käytetty.
- 4.5 Koska korjaamot ja asentajat ovat järjestelmän tietoturvan kannalta tärkeässä asemassa, on suositeltavaa, että jäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset ottavat käyttöön asianmukaisia seuraamuksia, joihin voi sisältyä jopa hyväksynnän tai ajopiirtureihin liittyvien töiden suorittamisvaltuutuksen menettäminen, jollei korjaamoja voida pitää enää luotettavina.
- 4.6 Jäsenvaltiot voisivat myös muistuttaa korjaamoja siitä, että niillä on oikeus kieltäytyä suorittamasta lisätarkastuksia tai kalibrointeja mille tahansa ajoneuvolle, jos ne epäilevät tai ovat tietoisia siitä, että kyseisessä ajoneuvossa on käsittelylaite. Toimivaltainen viranomainen voi avustaa korjaamoja, jos korjaamo vaatii käsittelylaitteen poistamista ennen tarkastuksen jatkamista. Korjaamolla on aina oikeus kieltäytyä sinetöimästä rajapintaliitäntöjä uudelleen tai kiinnittämästä asennuskilpeä ennen kuin käsittelylaite on poistettu.
- 4.7 Jäsenvaltiot voivat pyytää valtuutettuja korjaamoja raportoimaan 4.4–4.6 kohdassa mainituista seikoista, jos jäsenvaltiot pitävät sitä aiheellisena.
- 4.8 Vaihtoehtoisesti jäsenvaltiot, jotka eivät pidä korjaamojen raportointia aiheellisena, voivat sen sijaan pyytää korjaamoja säilyttämään tällaiset raportit tietyn ajan ja luovuttamaan raportit toimivaltaisen viranomaisen käyttöön pyydettyä. Säilytysajan olisi oltava vähintään 24 kuukautta, mikä vastaa laitetarkastusten vähimmäisaikaväliä.
- 4.9 Korjaamoja voitaisiin niin ikään muistuttaa siitä, ettei käsittelylaitteen pelkkä poistaminen ajoneuvosta välttämättä vapautta toimijaa tai kuljettajaa rikkomuksiin liittyvistä seuraamuksista, sillä on erittäin todennäköistä, että ajoneuvoyksikköön ja kuljettajakorttiin aiemmin tallentuneita ja niissä säilytettyjä tietoja on jo voitu käsitellä. Jollei asiasta raportoida, korjaamot voivat itse olla osallisina kyseisten toimijoiden tai kuljettajien rikkomuksiin, ja niille voidaan määrätä samoja rangaistuksia, jos ne jäävät kiinni.
- 4.10 Korjaamot ja asentajat voivat raportoida käsittelylaitteiden käytöstä tai niiden löytymisestä oman maansa toimivaltaiselle viranomaiselle, joka puolestaan voi esimerkiksi ottaa käyttöön palkkio- tai kannustinjärjestelmiä rohkaisutakseen korjaamoja antamaan tietoja, jotka edistävät käsittelylaitteiden tai muunlaisten järjestelmää koskevien vilpillisten pyrkimysten havaitsemista ja ehkäisemistä.
- 4.11 Seuraavat ohjeet ja suositukset eivät ole tyhjentäviä, eikä niiden soveltaminen välttämättä johda toivottuun tulokseen kaikissa olosuhteissa (esim. tapauksissa, joissa referenssikaapelia (1.23 kohta) ei saada kytkettyä liiketunnistimeen). Tällöin jäsenvaltiot voivat kehittää yhtä tehokkaita vaihtoehtoisia menetelmiä. Tietoja vaihtoehtoisista toimenpiteistä voitaisiin jakaa laajemmin valvontaviranomaisten keskuudessa.

- 4.12 Koska nämä ohjeet kattavat asetuksessa (ETY) N:o 3821/85 ja sen liitteissä määritellyt kummankinlaiset ajopiirturit, jäsenvaltioilla voi jo olla käytössään analogisten ajopiirturien tarkastuksia ja käsittelylaitteiden havaitsemista koskevia menetelmiä, menettelyjä ja ohjeita. Tästä syystä tämän komission suosituksen ohjeiden ei saisi katsoa korvaavan tai muuttavan jo olemassa olevia toimenpiteitä vaan pikemminkin tukevan niitä ja varsinkin digitaalisia ajopiirtureita koskevia toimenpiteitä, sillä vaikka menetelmät voivat erota toisistaan, niiden tavoite on edelleen sama. Jos analogisten ajopiirturien tarkastuksia koskevia toimenpiteitä on jo olemassa, on suositeltavaa, että niiden soveltamisalaan otetaan tarvittaessa mukaan myös digitaaliset ajopiirturit. Tämä koskee esimerkiksi korjaamoille suoritettavia maksuja tilanteessa, jossa ajoneuvon valtuutettuun korjaamoon ohjanneet valvontaviranomaiset ovat antaneet niille erityistehtäviä suoritettavaksi.

B Rikotut tai puuttuvat sinetit

- 4.13 Korjaamot voivat aina tarkastaa, ovatko sinetit paikallaan, onko ne rikottu tai ovatko ne vahingoittuneet.
- 4.14 Ajoneuvoa ei saa missään tapauksessa sinetöidä uudelleen eikä siihen saa kiinnittää uutta asennuskilpeä ennen kuin järjestelmä vastaa uudelleen asetuksen vaatimuksia.
- 4.15 Korjaamot voivat todeta sinettien puuttumisen tarkastusraportissa tai -rekisterissä ja suorittaa lisätarkastuksia (kuten referenssikaapelitarkastus) varmistaakseen, ettei ajoneuvossa ole käsittelylaitetta.
- 4.16 Jos sinetit on poistettu hätätapauksessa tai nopeudenrajoittimen asentamiseksi tai korjaamiseksi, kuten asetuksen (ETY) N:o 3821/85 liitteessä I olevan V luvun 4 kohdassa ja liitteessä I B olevassa vaatimuksessa 252 säädetään, jokaisesta tilanteesta, jolloin sinetit on rikottu, on laadittava lausunto perusteluineen, ja sen on oltava toimivaltaisen viranomaisen käytettävissä.
- 4.17 Jollei näin ole tehty, korjaamo voi suorittaa täydellisen tarkastuksen seuraavia suositeltuja menetelmiä käyttäen ja raportoida toimivaltaiselle viranomaiselle yksityiskohtaisesti, mitä on tehty ja havaittu.

C Tietueiden analysointi

- 4.18 Erityisesti digitaalisten ajopiirturien tapauksessa tietojen, jotka voidaan korjaamossa kopioida mahdollisuuksien mukaan digitaalisesti allekirjoitettuna ja sisällyttää tarkastusraporttiin, on vastattava asetuksen (ETY) N:o 3821/85 liitteessä I B olevassa lisäyksessä 10 olevassa 4.4 kohdassa (Liiketunnistimen tietoturvatavoitteet) ja 4.4 kohdassa (Ajoneuvoyksikön tietoturvatavoitteet) vahvistettuja vaatimuksia. Lisäyksessä 1 on täydellinen luettelo tarkastusraporttiin tiedoista.
- 4.19 Korjaamo voi myös kopioida ja analysoida ajoneuvoyksikön sisältämän *tapauksiin ja vikoihin liittyvän tiedoston*. Tapauksiin ja vikoihin sisältyvät esimerkiksi (ks. täydellinen luettelo lisäyksessä 2):
- tietoturvan murtoyritys,
 - liiketunnistimen epäonnistunut todentaminen,
 - liiketunnistimen luvaton vaihtaminen,
 - laitteen luvaton avaaminen,
 - katkos virransyötössä -tapaus,
 - tai vika liiketunnistimessa.
- 4.20 Käsittelylaitteen käyttöä on enää vaikea havaita laitteen poistamisen jälkeen. *Tapauksiin ja vikoihin liittyvän tiedoston* tarkastuksessa voi kuitenkin tulla esiin tapauksia, joissa on esiintynyt selittämättömiä katkoksia virransyötössä. Lisäksi yksityiskohtaisen nopeustiedoston tarkastelu voi osoittaa poikkeavuuksia nopeussignaalin. Epärealistiset nopeuden kiihtymiset ja hidastumiset voivat olla osoitus käsittelylaitteen päälle- tai poislykemisestä.
- 4.21 Korjaamot voivat kaikissa tapauksissa tulostaa tiedot ja liittää tulosteen tarkastusraporttiin tai -rekisteriin (ks. 4 luku) ja tarvittaessa viitata kaikkiin korjaamokorttia käyttäen kopioituihin tietoihin.

- 4.22 Jos ajoneuvoyksikön tietoja ei voida kopioida korjaamokorttia käyttäen, ajoneuvoyksikköä voidaan pitää epäkuntoisena tai rikkoutuneena. Korjaamot voivat tällöin yrittää korjata laitteen. Jos tietoja on korjausyrityksistä huolimatta edelleen mahdoton kopioida, on annettava asiaa koskeva todistus ja liitettävä sen jäljennös tarkastusraporttiin.
- 4.23 Kuljettajien on myös suositeltavaa säilyttää itsellään korjaamon antama todistus siitä, ettei tietoja ole saatua kopioitua sen varalta, että myöhemmässä tarkastuksessa käy ilmi, että heidän käyttämänsä ajoneuvon digitaalisessa ajopiirturissa on toimintahäiriö. Jos kuljettaja vaihtaa ajoneuvoa, on lisäksi suositeltavaa, että tällaiset todistukset jätetään ajoneuvoon siihen asti, kunnes kuljetusyritys saa todistuksen käsiinsä tietojen säilyttämistä koskevan yleisen veloitteensa mukaisesti ja pystyy korjauttamaan valvontalaitteen.

D Liiketunnistimen ajoneuvoyksikköön liittämisen tarkastaminen

- 4.24 Jos jonkin edellä olevissa kohdissa kuvatun seikan todetaan ilmenneen viimeisen tarkastuksen jälkeen, korjaamo voi verrata vaihdelaatikkoon sijoitetun liiketunnistimen tunnistetietoja ajoneuvoyksikköön liitetyn liiketunnistimen tunnistetietoihin.
- 4.25 Referenssikaapelilla on mahdollista testata tehokkaasti, onko ajoneuvoon asennettu tietyntyyppisiä käsittelylaitteita. Referenssikaapeli yhdistetään ajoneuvoyksikön taakse ja kaapelin toinen pää liitetään liiketunnistimeen. Jos vaihdelaatikossa olevaa liiketunnistinta ei ole liitetty ajoneuvoyksikköön, ilmenee "virhe liikedatassa" -tapaus tai virhe liiketunnistimessa. Tämä viesti osoittaa, että ajoneuvossa on käsittelylaite. Jos tällainen tapaus syntyy, on ajoneuvo tarkastettava piilotettujen laitteiden varalta.
- 4.26 Vaihtoehtoisesti liiketunnistin voidaan kytkeä irti ja poistaa tarkastuksen aikana. Jos digitaaliseen ajopiirturijärjestelmään ei ole kajottu, näkyy virheilmoitus (ei liiketunnistinta). Jos tällaista virheilmoitusta ei kuitenkaan esiinny, on tämä osoitus siitä, että ajoneuvossa on toinen, katketty liiketunnistin tai jokin muu sähköinen käsittelylaite.
- 4.27 Huomautettakoon, että ennen referenssikaapelin käyttöä korjaamon teknikoiden (tai valvontaviranomaisten) on syötettävä korjaamokortti (tai valvontakortti) voidakseen selvittää, miksi "katkos virransyötössä" -tapaus on ilmennyt ja tallentunut ajoneuvoyksikön *tapauksiin ja vikoihin liittyvään tiedostoon*. Jollei korttia syötetä, tarkastuksen myöhemmässä vaiheessa saattaa syntyä virheellinen käsitys siitä, että kuljettaja tai toimija on pyrkinyt vaikuttamaan liiketunnistimen tietoturvaan.
- 4.28 Vaihtoehtoisesti vaikka tämä ei olekaan aina mahdollista, voidaan verrata vaihdelaatikon liiketunnistimen merkin-
töjä ajoneuvoyksikköön liitetyn liiketunnistimen tunnistetietoihin. Tällöin korjaamojen on toimittava seuraavasti:
- verrattava asennuskilven tietoja ajoneuvoyksikköön tallennettuihin tietoihin. Jos tiedot eivät vastaa toisiaan, voidaan tästä ilmoittaa jäsenvaltion valvontaviranomaisille ja raportoida tapauksesta tarkastusraportissa ja -rekisterissä,
 - verrattava liiketunnistimen kyljessä olevaa tunnistusnumeroa ajoneuvoyksikköön tallennettuihin tietoihin. Tarvittaessa liiketunnistimen sähköisen tunnisteen tarkastamisessa voidaan käyttää sähköistä testauslaitetta. Jos tunnistusnumerot eivät täsmää, voidaan olettaa, että ajoneuvossa on käsittelylaite. Tästä voidaan ilmoittaa jäsenvaltion valvontaviranomaisille ja tapaus voidaan raportoida tarkastusraportissa ja -rekisterissä.

E Erityismenettelyt tienvarsitarkastuksen jälkeen

- 4.29 Valvontaviranomaiset ovat voineet ohjata epäilyttävän ajoneuvon korjaamoon. Tällöin valvontaviranomaiset voivat aluksi pyytää korjaamoja ja asentajia kopioimaan kaikki ajoneuvoyksikön tiedostot. Näihin tiedostoihin sisältyvät *yleiskatsaustiedosto, yksityiskohtainen nopeustiedosto, tekninen tiedosto* sekä *tapauksiin ja vikoihin liittyvä tiedosto*. Tiedoston on oltava asianmukaisesti digitaalisesti allekirjoitettuja.
- 4.30 Täydellinen tarkastus voi kattaa sekä tallennetut tiedot että tekniset seikat (referenssikaapeli, sinettien tarkastus jne.).
- 4.31 Jos todetaan vakavia epäjohtonmukaisuuksia mutta ajoneuvosta ei kuitenkaan löydetä käsittelylaitetta, voidaan päätellä, että käsittelylaitetta on käytetty mutta että se on poistettu ajoneuvosta. Jos ajoneuvo on rekisteröity toiseen jäsenvaltioon, valvontaviranomaisen on tässä tapauksessa ilmoitettava asiasta direktiivin 2006/22/EY 2 artiklan mukaiselle valvontatoimien koordinoimista vastaavalle elimelle ja/tai mainitun direktiivin 7 artiklan mukaiselle yhteisön sisäisestä yhteydenpidosta vastaavalle elimelle. Tämä voi johtaa yrityksen ajoneuvojen lisätutkimuksiin.

5 Luku: Korjaamojen raportointi ja tarkastukset

- 5.1 Korjaamot voivat laatia tarkastusraportin kustakin tarkastuksesta, joka koskee sellaista yksittäistä ajoneuvoa, jossa olevat valvontalaitteet on tarkastettava, riippumatta siitä, sisältyykö kyseinen tarkastus määräajoin tehtäviin tarkastuksiin vai suoritetaanko tarkastus kansallisen toimivaltaisen viranomaisen erityisestä pyynnöstä. Ne voivat myös tallentaa rekisteriin luettelon kaikista tarkastusraporteista.
- 5.2 Korjaamon on säilytettävä tarkastusraportti vähintään kahden vuoden ajan sen laatimisesta ja luovutettava kansallisen toimivaltaisen viranomaisen pyynnöstä sen käyttöön kaikki tarkastus- ja kalibrointitiedot mainitulta ajalta.
- 5.3 Valtuutettujen korjaamojen tekemät havainnot (tiedot rikotuista, vahingoittuneista tai puuttuvista sineteistä; puuttuvat kilvet; ajoneuvoyksikköön tallentuneet tiedot ja liiketunnistimen sisältämät tiedot ovat epätäydellisiä tai ne eivät vastaa toisiaan; käsittelylaitteiden löytyminen ajoneuvosta; *tapauksiin ja vikoihin liittyvää tiedostoa* koskevat tulosteet ja kaikki muut relevantit tulosteet) voitaisiin esimerkiksi sisällyttää raportoinnin vakiomalliin. Jäsenvaltioiden toimivaltaisia viranomaisia pyydetään varmistamaan, että näin todella tapahtuu.
- 5.4 Jos korjaamo ei toimita asianmukaisesti laadittuja tarkastusraportteja, jäsenvaltio voi katsoa korjaamon rikkovan sääntöjä, mikä puolestaan saattaa johtaa korjaamon luvan peruuttamiseen.
- 5.5 Jäsenvaltiot voivat tarkastaa korjaamojen tarkastusraportit ja -rekisterit vähintään joka toinen vuosi. Tällaisiin tarkastuksiin voi sisältyä digitaalisten ajopiirturien tarkastamista ja kalibrointia koskevia pistokokeita. Korjaamokortit voidaan niin ikään tarkastaa ja kopioida säännöllisesti tietojen katoamisen tai päällekirjoittamisen välttämiseksi.

YHTEENVETO

DIGITAALISIA AJOPIIRTUREITA UHKAAVIEN VILPILLISTEN PYRKIMYSTEN EHKÄISEMINEN KORJAAMOSSA SUORITETTAVAN TARKASTUKSEN AIKANA

Hyväksyessään ja tarkastaessaan säännöllisesti korjaamoja jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että korjaamoissa työskentelevillä henkilöillä on asianmukainen koulutus ja että heillä on käytettävissään kaikki tarvittavat laitteet tietojen kopioimista ja tiettyjen erityistiestien suorittamista varten.

Jos ajoneuvosta löydetään käsittelylaite, toimivaltainen viranomainen voi pyytää, ettei korjaamo sinetöi digitaalista ajopiirturia uudelleen ennen kuin laite on poistettu ajoneuvosta ja että ajopiirturi kalibroidaan kokonaisuudessaan uudelleen, jotta se toimisi moitteettomasti. Lisäksi toimivaltainen viranomainen voi pyytää korjaamo poistamaan asennuskilven.

Korjaamojen suorittamiin tarkastuksiin voivat sisältyä seuraavat:

- sinettien sekä asennus- ja valmistajakylttien fyysiset tarkastukset;
- kopioitujen tiedostojen ja varsinkin tapauksiin ja vikoihin liittyvän tiedoston analysointi;
- tarvittaessa asianmukainen testi referenssikaapelia käyttäen.

Korjaamot voivat ilmoittaa tarkastusraportissa puuttuvat tai vahingoittuneet sinetit ja liittää raporttiin tulosten kopioituista tiedostoista. Kansallisilla viranomaisilla on oltava mahdollisuus tutustua tarkastusraportteihin kahden vuoden ajan.

Jäsenvaltiot voivat tarkastaa korjaamojen säännöllisten tarkastusten yhteydessä myös tarkastusmenettelyt, mukaan luettuna tarkastusraporttien tarkastaminen pistokokeena.

Jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että korjaamot ilmoittavat toimivaltaiselle viranomaiselle käsittelylaitteiden löytymisestä tai sellaisten vakavien epäjohtonmukaisuuksien toteamisesta, jotka antavat aihetta epäillä, että käsittelylaitetta on käytetty ennen sen poistamista ajoneuvosta.

Tässä tapauksessa ja jos ajoneuvo on rekisteröity toisessa jäsenvaltiossa, jäsenvaltiot voivat ilmoittaa asiasta yhteisön sisäisestä yhteydenpidosta vastaavalle elimelle lisätutkimusten tekemiseksi yrityksen ajoneuvoille.

6 Luku: Loppusäännökset

- 6.1 Ajopiirturijärjestelmän huijaamiseksi käytettävien laitteiden havaitseminen ja ehkäiseminen on jatkuva prosessi, joka vaatii jatkuvaa valppautta. Tekniikan kehittyessä kehittyvät myös järjestelmän huijaamisessa käytettävät menetelmät ja sitä koskevat uhat. Tästä syystä kaikkien ajopiirturijärjestelmän tietoturvaan osallistuvien tahojen on tehtävä oma osuutensa, olivat sitten kyseessä valvontaviranomaiset, valtuutetut korjaamot ja asentajat tai lainkuuliaiset toimijat ja kuljettajat.
 - 6.2 Kansallisella tasolla olisi kannustettava jäsenvaltioita keräämään niin paljon tietoa kuin mahdollista, luomaan omia strategioita erilaisten uhkien torjumiseksi ja tukemaan voimakkaasti tällaisten tietojen jakamista. Komissiolle olisi ilmoitettava uudet tai erilaiset uhat taikka vilpilliset pyrkimykset huijata järjestelmää.
 - 6.3 Yhteisön tasolla komissio tarkastelee edelleen tilannetta ja sääntöjen soveltamista kaikkien jäsenvaltioiden ja teollisuudenalan edustajien tuella ja yhteistyössä näiden kanssa.
-