

PRIPOROČILA

KOMISIJA

PRIPOROČILO KOMISIJE

z dne 23. januarja 2009

o smernicah za najboljšo prakso pri izvrševanju pregledov tahografa (nadzorne naprave), ki se izvajajo pri cestnih preverjanjih in v pooblaščenih servisnih delavnicah*(notificirano pod dokumentarno številko C(2009) 108)***(Besedilo velja za EGP)**

(2009/60/ES)

KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI –

ob upoštevanju Direktive 2006/22/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o minimalnih pogojih za izvajanje uredb Sveta (EGS) št. 3820/85 in (EGS) št. 3821/85 o socialni zakonodaji v zvezi z dejavnostmi v cestnem prometu in razveljavitvi Direktive Sveta 88/599/EGS ⁽¹⁾, in zlasti člena 11(1) Direktive,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Komisija mora v skladu s členom 11(1) Direktive 2006/22/ES oblikovati smernice o najboljši praksi pri izvrševanju pregledov vozil, ki jih izvajajo nadzorni uradniki na cesti ali v prostorih podjetij ali pooblaščenih servisnih delavnic in serviserji.
- (2) Nadzorna naprava je v cestnem prometu potrebna za zapis časa, ki ga vozniki porabijo za vožnjo ali počitek, ter poleg tega zagotavlja, da pristojni nacionalni nadzorni organi učinkovito preverjajo socialno zakonodajo v zvezi s cestnim prometom.
- (3) Za zagotavljanje, da takšna nadzorna naprava deluje pravilno in zanesljivo ter da se zagotovi zapisovanje in shranjevanje podatkov, so po vgradnji nadzorne naprave potrebni občasni kontrolni in inšpekcijski pregledi.
- (4) Kot kaže, pa se občasni kontrolni in inšpekcijski pregledi ne izvajajo dovolj pogosto, da bi voznike in prevoznike, ki si prizadevajo zlorabiti sistem z napravami za manipulacijo ali drugimi podobnimi sredstvi, učinkovito odvrčali od takšnih praks.
- (5) Raziskave in informacije strokovnjakov so pokazale, da so bili poskusi zlorab tahografskega sistema pogosti pri vozilih z analognimi tahografi; zdaj se podobno zlorablja in ogroža digitalni tahografski sistem.
- (6) Ista raziskava je pokazala, da so v sektorju cestnega prometa mogoče in znane številne manipulacije, s katerimi se poskuša zlorabiti tahograf, zlasti digitalni tahografski sistem.
- (7) Takšni poskusi in grožnje resno ogrožajo varnost v cestnem prometu in imajo tudi nesprejemljiv negativen učinek na pošteno konkurenco in socialne razmere voznikov v cestnem prometu.
- (8) Zaradi večje varnosti digitalnih tahografov v primerjavi z analognimi tahografi se lahko grožnje in poskusi zlorab sistema lažje odkrijejo, zato je tveganje, da se pri brezobzirnih voznikih in prevoznikih odkrijejo takšne naprave, ustrezno večje in jih od tega resno odvrča.

⁽¹⁾ UL L 102, 11.4.2006, str. 35.

- (9) Zato je namen tega priporočila spodbujanje in podpiranje držav članic pri sprejetju postopkov in metod, ki bodo na podlagi raziskav in strokovnega znanja in izkušenj iz industrije znatno izboljšali možnosti za preprečevanje in odkrivanje takšnih poskusov zlorab.
- (10) To priporočilo določa zlasti najboljšo prakso pri izvrševanju, kot je bila opredeljena v raziskavi, ki jo je izvedlo Skupno raziskovalno središče.
- (11) To priporočilo skupaj s predlagano direktivo o dodatnih pregledih, ki se izvajajo na cesti, pomeni sveženj izvršilnih ukrepov, katerih namen je znatno izboljšanje odkrivanja in preprečevanja naprav, ki se uporabljajo za zlorabo digitalnega tahografskega sistema.
- (12) Ukrepi iz tega priporočila so v skladu z mnenjem odbora, ustanovljenega v skladu s členom 18(1) Uredbe Sveta (EGS) št. 3821/85 ⁽¹⁾ –

PRIPOROČA:

1. da se sprejmejo in uporabljajo smernice za najboljšo prakso iz Priloge k temu priporočilu glede pregledov vozil, ki jih izvajajo nadzorni uradniki na cesti ali v prostorih podjetij ali serviserji in tehniki v servisnih delavnicah, ki jih odobri pristojni organ države članice, za odkrivanje in preprečevanje uporabe naprav za manipulacijo v nadzornih napravah, ki se uporabljajo v cestnem prometu.
2. da se te smernice uporabljajo, kadar je to primerno, v okviru nacionalnih strategij nadzora iz člena 2 Direktive 2006/22/ES.

V Bruslju, 23. januarja 2009

Za Komisijo
Antonio TAJANI
Podpredsednik

⁽¹⁾ OJ L 370, 31.12.1985, str. 8.

PRILOGA

PRIPOROČILA O PROTIUKREPIH, KI JIH SPREJMEJO DRŽAVE ČLANICE ZA ODKRIVANJE IN PREPREČEVANJE UPORABE NAPRAV ZA MANIPULACIJO

KAZALO

POGLAVJE 1: UVOD

POGLAVJE 2: UČINKOVITO CESTNO PREVERJANJE

- A. Organizacija in oprema
- B. Metode dvojnih kontrolnih točk z analizo dejanske hitrosti in razdalje vozil
- C. Metode enojne kontrolne točke na podlagi izčrpne analize prenesenih podatkov
- D. Metode enojne kontrolne točke na podlagi tehničnega nadzora pečatov
- E. Napotitev vozila v servisno delavnico
- F. Pregled vozil ali podatkov v prostorih podjetja

POGLAVJE 3: USPOSABLJANJE, OPREMA IN NAJBOLJŠA PRAKSA

POGLAVJE 4: INŠPEKCIJSKI PREGLEDI SERVISNE DELAVNICE

- A. Pravna podlaga
- B. Zlomljeni ali manjkajoči pečati
- C. Analiza zapisov podatkov
- D. Nadzor povezave med zaznavalom gibanja in enoto v vozilu
- E. Posebni postopki po cestnem preverjanju

POGLAVJE 5: POROČILO IN REVIZIJA SERVISNIH DELAVNIC

POGLAVJE 6: KONČNE DOLOČBE

Poglavje 1: Uvod

- 1.1. Komisija v tem priporočilu opisuje, k čemu se lahko države članice spodbudi, da se soočijo z grožnjami, ki jih predstavlja uporaba naprav za manipulacijo v tahografih, ter da se hkrati med državami članicami spodbudijo in podprejo preventivni protiukrepi za obvladovanje zadevnih groženj.
- 1.2. Navzočnost naprav za manipulacijo v vozilih, ki so namenjene oviranju pravilnega delovanja in nalog digitalnega tahografskega sistema, je ena do najresnejših groženj za varnost sistema. Uporaba ali namen uporabe takšnih naprav izkrivlja pošteno konkurenco, ker brezobzirnim prevoznikom in voznikom omogoča nepošteno poslovno prednost, ustvarja pa tudi nesprejemljiv negativen socialni vpliv na voznike, ker jim omogoča, da vozijo bistveno več časa, kot je zakonsko dovoljeno, ali jih v to prisili. Zaradi teh dejavnikov se lahko za vse udeležence v cestnem prometu zmanjša varnost v cestnem prometu, ki jo želi Komisija v prihodnjih letih izboljšati.
- 1.3. Poleg tega je treba zagotoviti, da lahko prevozniki in vozniki, ki spoštujejo zakone, zaupajo digitalnemu tahografu, pri čemer se lahko nacionalni organi za nadzor v Skupnosti zanesejo na verodostojnost in celovitost podatkov, ki jih naprava zapiše in shrani, ne glede na to, ali so podatki preneseni in analizirani iz enote v vozilu ali z voznikove kartice. Za zagotavljanje zanesljivosti podatkov je treba izvajati redne kontrolne in inšpekcijske preglede naprav, da se zagotovi njihovo pravilno obratovanje in delovanje.

- 1.4. Dolgoročno je popolna varnost sistema in njegovih sestavnih delov bistvena, če naj se zagotovi celovitost in verodostojnost zapisanih podatkov. Za odpravo najobičajnejših zlorab in poskusov zlorab sistema bo Komisija temu primerno preučila možnost, da se pri pregledu Uredbe (ES) 3821/85 in njenih prilog sprejmejo dodatni podrobnejši zakonodajni ukrepi.
- 1.5. Kljub temu lahko v kratkoročnem obdobju pristojni organi držav članic pripravijo ustrezne in učinkovite ukrepe za lažje odkrivanje naprav za manipulacijo, s čimer se zmanjša tveganje, da bodo prevozniki in vozniki takšne naprave uporabljali.
- 1.6. Čeprav so države članice pravno odgovorne, da zahtevajo, da se kontrolni in inšpekcijski pregledi opravljajo tako, da se zagotovi učinkovito izvajanje socialne zakonodaje Skupnosti v cestnem prometu, takšni občasni pregledi ne morejo zagotoviti, da se naprave ne bodo namestile in uporabljale pozneje, ko se pregledi končajo. Izkušnje so pokazale, da je bolj verjetno, da se takšne naprave odkrijejo med cestnimi preverjanji, ko je vozilo mogoče pregledati podrobneje. Spodbujati je treba pogostost in naravo teh preverjanj s strani držav članic, da se znatno poveča dejavnik odvratanja s povečanjem verjetnosti za odkrivanje takšnih naprav.
- 1.7. Dodatek 10 (Generični varnostni cilji) Priloge 1B k Uredbi (EGS) 3821/85 določa obseg funkcij zagotavljanja varnosti, ki so potrebne za zagotavljanje celovitosti digitalnega tahografskega sistema. Varnostne cilje celotnega sistema in njegovo ogrožanje je treba obravnavati s kombinacijo tehničnih rešitev na podlagi odobritve v skladu z merili za vrednotenje varnosti skupne informacijske tehnologije (ITSEC) ter fizičnimi sredstvi, tj. z osebjem in postopki, za izvajanje katerih so odgovorne države članice in proizvajalci tahografov. Zato je namen tega priporočila Komisije državam članicam predlagati najučinkovitejše postopke, ki temeljijo na raziskavah in znanih najboljših praksah, za podporo zadevnim ukrepom v zvezi s postopki in osebjem.
- 1.8. Vendar to priporočilo Komisije ni namenjeno nadomestitvi tehničnih rešitev, ki jih zagotavljajo merila ITSEC⁽¹⁾, ampak bi lahko bilo v idealnih okoliščinah dejansko najprimerneje, da bi se uporabljalo skupaj z njimi in bi jih podpiralo.
- 1.9. V poročilu, ki ga je objavilo Skupno raziskovalno središče⁽²⁾ so navedene vrste znanih in možnih groženj varnosti digitalnega tahografa. Zato lahko to poročilo države članice uporabijo kot podlago za izvedbo potrebnih korakov in ukrepov, da se lahko nacionalnim nadzornim uradnikom zagotovijo potrebne informacije in navodila, ki jih lahko uporabljajo pri opravljanju kontrolnih in inšpekcijskih pregledov vozil na cesti. Poleg tega bi lahko podobne informacije in navodila zagotovili servisierjem in servisnim delavnicam, ki izvajajo pooblašene vgradnje, inšpekcijske in kontrolne preglede in popravila nadzornih naprav v cestnem prometu. Obseg navodil bi lahko ustrezno zagotavljal, da lahko te osebe v celoti in ustrezno izvajajo preglede, opisane v tej prilogi, ter da lahko države članice preganjajo tiste, za katere je bilo ugotovljeno, da zlorabljajo ali poskušajo zlorabiti sistem.
- 1.10. Navedene smernice in priporočila niso izčrpana in v nekaterih okoliščinah z uporabo teh smernic ni mogoče doseči zelenega rezultata (na primer, če referenčnega kabla ni mogoče povezati z zaznavalom gibanja). V takšnih okoliščinah se lahko države članice spodbuja, da razvijejo nadomestne metode, ki so potrjeno učinkovite. Takšne nadomestne metode si lahko organi pregona širše izmenjujejo.
- 1.11. Čeprav je to priporočilo Komisije namenjeno obravnavi obeh vrst tahografov iz Uredbe (ES) 3821/85 in njenih prilog, imajo morda države članice že oblikovane metode, postopke in smernice za pregled analognih tahografov in odkrivanje naprav za manipulacijo. Zato se tega priporočila Komisije ne sme obravnavati, kot da nadomešča zadevne ukrepe, ki so že uveljavljeni, ali odvrata od njih, ampak kot da jih dodatno podpira, zlasti glede digitalnega tahografa, v zvezi s katerim se metodologija lahko razlikuje, vendar cilj ostaja isti. Priporočljivo je, da se lahko že uveljavljeni ukrepi za preverjanje analognih tahografov, kadar je primerno, razširijo tudi na digitalne tahografe (na primer glede plačila servisnim delavnicam za izvajanje posebnih nalog, ki so jim jih določili nadzorni uradniki, ki so vozilo napotili v pooblaščen servisno delavnico, kot je opisano v delu F).
- 1.12. Države članice morajo biti samozavestne, pri čemer jih je treba podpreti pri načrtovanju metod in postopkov za obravnavanje novih groženj tahografskemu sistemu v nacionalnih strategijah nadzora. Takšne najboljše prakse se lahko izmenjujejo z drugimi državami članicami.

⁽¹⁾ ITSEC – Merila za vrednotenje varnosti skupne informacijske tehnologije, 1991, različica 1.2.

⁽²⁾ Tehnične opombe Skupnega raziskovalnega središča: „Poročilo o napadih na varnost digitalnega tahografa in tveganjih, povezanih z uvedbo pretvornikov v lahka vozila“. Omejena izdaja za odgovorne za obvladovanje tveganja na nacionalni ravni (29. november 2007).

Poglavje 2: Učinkovito cestno preverjanje

A. Organizacija in oprema

- 2.1. Za izvajanje popolnih in učinkovitih pregledov morajo biti nadzorni uradniki polno opremljeni in ustrezno usposobljeni. Imeti morajo vsaj nadzorne kartice in ustrezno orodje za prenos podatkovnih datotek iz enote v vozilu in voznikove kartice, poleg tega jim je treba omogočiti, da lahko analizirajo takšne podatkovne datoteke in izpise iz vrste nadzorne naprave iz Priloge IB skupaj z vrstami tahografskih vložkov ali preglednic iz Priloge 1. Nadzorni uradniki morajo imeti tudi programsko opremo, s katero lahko takšne podatke analizirajo hitro in čim enostavneje, ker velja, da se pri odkrivanju naprav za manipulacijo izpisi težje analizirajo na cesti zaradi dolžine in vsebine nekaterih natisnjenih datotek.
- 2.2. Če je mogoče, lahko nadzorni uradniki, ne glede na to, ali izvajajo preglede na cesti ali v prostorih podjetja, ter ne glede na to, ali želijo preveriti ustreznost voznikovih ur ali izvajajo tehnične preglede ali druge vrste pregledov, tudi izkoristijo priložnost in preverijo pravilno delovanje in uporabo tahografa, pri čemer lahko pri takih preverjanjih odkrijejo uporabo naprav za manipulacijo.
- 2.3. Zato je priporočljivo, da države članice poskušajo organizirati preglede vozil za iskanje naprav za manipulacijo skupaj z drugimi pregledi (kot so tehnični pregledi, skladnost s pravili o voznikovih urah itd.) ter da je okvirno pri vsaj 10 % skupnega števila preverjenih vozil preverjena navzočnost naprav za manipulacijo. O ustreznih metodologiji in okoliščinah za opravljanje takšnih dodatnih pregledov odločajo države članice, vendar je lahko vsebina izražena v njihovi celotni nacionalni strategiji nadzora.
- 2.4. Učinkoviti pregledi bi se lahko na primer izvajali z naslednjimi metodami:
 - dvojne kontrolne točke z analizo hitrosti ali razdalje (glej B);
 - enojna kontrolna točka z izčrpno analizo podatkov (glej C);
 - enojna kontrolna točka na podlagi tehničnega nadzora (glej D).
- 2.5. Če nadzorni uradnik meni, da je zbral dovolj dokazov, lahko napoti vozilo v servisno delavnico, da se opravijo dodatni preizkusi (glej E).
- 2.6. Države članice lahko vedno uporabljajo dodatne ali nadomestne metode pregledov vozil.

B. Metode dvojnih kontrolnih točk z analizo dejanske hitrosti in razdalje vozil

- 2.7. Kontrola hitrosti ob določenem času: pri uporabi te metode lahko nadzorni uradniki s stacionarnimi ali mobilnimi kamerami ali ročnimi merilniki hitrosti merijo dejansko hitrost vozila, preden ga ustavijo pri cestnem preverjanju ob določenem času. Nato lahko prenesejo *datoteko s podrobnimi podatki o hitrosti za 24 ur* iz enote v vozilu in primerjajo hitrost, ki je bila zapisana ob določenem času, s hitrostjo, ki je bila izmerjena nekaj kilometrov prej. Pri tej metodi je na kontrolni točki potrebna le primerjava dveh podatkov po prenosu datoteke s podrobnimi podatki o hitrosti za 24 ur.
- 2.8. Stacionarna kontrola razdalje ob določenem času: pri uporabi te metode se lahko kontrolna točka lahko izbere na znani razdalji od določenega kraja, na katerem imajo nadzorni uradniki možnost ali sredstva, da zabeležijo čas, ko se je določeno vozilo ustavilo na tej točki ali peljalo mimo nje (cestninski listki, posnetki kamere, poročila mejne kontrole itd). Na kontrolni točki lahko nadzorniki prenesejo *datoteko s podrobnimi podatki o hitrosti za 24 ur* iz enote v vozilu in takoj primerjajo povprečno zabeleženo hitrost med kontrolno točko ter določenim krajem s hitrostjo, ki je izračunana na podlagi znane razdalje in časa, ki je bil potreben za prihod na kontrolno točko.
- 2.9. Z obema metodama morajo nadzorniki na kontrolni točki le primerjati dva podatka po prenosu *datoteke s podrobnimi podatki o hitrosti za 24 ur* iz enote v vozilu ter meritvi ali izračunu dejanske povprečne hitrosti. Zaradi kakršnih koli večjih razlik lahko nadzorni uradnik sumi, da je bila uporabljena naprava. Nato lahko nadzorni uradnik voznika in vozilo napoti v servisno delavnico, pri čemer ni nujno, da opravi nadaljnje preglede na kraju pregleda.
- 2.10. V zvezi z vrsto tahografov iz Priloge I B morajo vse datoteke, ki so prenesene iz nadzorne naprave ali z njeno pomočjo, vključevati ustrezen digitalni podpis, ki ga je prvotno ustvarila enota v vozilu ali voznikova kartica za potrditev verodostojnosti in celovitosti podatkov, pri čemer lahko nadzorni upravniki preverijo tudi, ali so prenesene tudi te informacije.

C. Metode enojne kontrolne točke na podlagi izčrpane analize prenesenih podatkov

- 2.11. Če se med izvajanjem cestnega preverjanja uporablja naprava za manipulacijo ali je bila uporabljena malo pred pregledom, se znaki manipulacije lahko odkrijejo s številnimi enostavnimi postopki.
- 2.12. Za potrditev suma navzočnosti naprave za manipulacijo, ki bi utemeljeval kakršen koli ukrep nadzornih uradnikov, ki se jim zdi potreben za odkritje naprave, lahko nadzorni upravniki:
- primerjajo dejavnosti voznika, ki so jih prenesli s kartice in iz enote v vozilu, z drugimi dokumenti v vozilu in izjavo voznika. Če obstajajo neskladnosti med temi podatki, je to podlaga za sum. V tem primeru lahko nadzornik nadaljuje preiskavo;
 - preverijo *datoteko s podatki o dogodkih in napakah*, shranjeno v enoti v vozilu, ter zlasti za zadnjih 10 dni:
 - poskus kršenja varnosti;
 - izpad napajanja (najdaljši dogodek);
 - napako v podatkih o gibanju (najdaljši dogodek);
 - napako na zaznavalu.
- Če voznik ne more zadovoljivo pojasniti in utemeljiti vsakega dogodka ali napake, lahko nadzornik nadaljuje preiskavo.
- Preverijo *datoteke s tehničnimi podatki*, shranjene v enoti v vozilu in zlasti:
 - podatke o nastavljanju časa,
 - kalibracijske podatke (zadnjih pet kalibriranj, ime servisne delavnice in njihova številka kartice).
 - Zadnji podatki so uporabni za odkrivanje preveč kalibracijskih dejavnosti, ki lahko pomenijo, da so bile opravljene z ukradeno kartico servisne delavnice (ali kartico servisne delavnice, ki je bila prijavljena kot izgubljena). Priporočljivo je, da nadzorni uradniki pri organu za izdajo kartic ⁽¹⁾ preverijo status takšnih kartic servisnih delavnic, ki so bile identificirane, ter ali so bile veljavne takrat, ko so bile uporabljene pri kalibriranju enote v vozilu.
- 2.13. Če po preverjanju vseh podatkov iz točk 2.14–2.19 nadzorni uradnik še vedno meni, da je nekaj narobe, lahko prenese *datoteko z natančnimi podatki o hitrosti za 24 ur* in s svojo programsko opremo preveri ali so zapisana nerealna povečanja in zmanjšanja pri pospeševanju vozila in, kadar je primerno, ali je profil poti skladen z drugimi dokumenti v vozilu in izjavo voznika (število postankov, hitrost v gorati ali mestni regiji, ...). Ti dokazi skupaj s predhodnimi dokazi lahko utemeljujejo razloge za domnevo, da je v vozilu naprava za manipulacijo.
- 2.14. Pri tej metodi je na kontrolni točki potrebna ustrezna programska oprema, ki lahko ustvari berljiv prikaz časovnega profila hitrosti za natančno določanje neobičajnih nihanj v pospeševanju ali zmanjševanju hitrosti, da se izpostavijo in na splošno samodejno pokažejo:
- nerealna povečanja ali zmanjšanja pospeševanja vozila;
 - vsa sumljiva kalibriranja enote v vozilu;
 - izpad napajanja.

D. Metode enojne kontrolne točke na podlagi tehničnega nadzora pečatov

- 2.15. Ko je mogoče in kadar je varno, lahko nadzorni uradnik preveri pečate. Če pečatov ni, so zlomljeni ali poškodovani, je treba od voznika zahtevati pojasnitev razmer.

⁽¹⁾ Za pošiljanje poizvedovanj drugim organom za izdajanje kartic je treba uporabiti sistem za izmenjavo tahografskih podatkov za tovorna vozila (TACHONET).

- 2.16. Če lahko voznik predloži pisno izjavo, ki pojasnjuje razloge za tako dejanje, kot je predvideno v Poglavju V dela 4 Priloge 1 ali zahtevi 253 Priloge I B k Uredbi (EGS) 3821/85, lahko nadzorni upravnik zahteva, da voznik obišče servisno delavnico, da se sistem ponovno zapečati ter oprema ponovno kalibrira.
- 2.17. V nasprotnem primeru to pomeni kršitev, pri čemer je priporočljivo, da se voznika z njegovim vozilom takoj napoti v pooblaščen servisno delavnico skupaj z nadzornim uradnikom na pregled naprave, kot je predvideno v poglavju 3, ki sledi.

E. Napotitev vozila v servisno delavnico

- 2.18. Če po cestnem preverjanju, pri katerem se uporabijo prejšnje metode, še vedno obstaja utemeljeni sum, da je vgrajena naprava za manipulacijo, lahko nadzorni uradnik napoti vozilo v pooblaščen servisno delavnico. Nadzorni uradniki ali ustrezni nacionalni organ je lahko pooblaščen za dajanje navodil pooblaščenim servisnim delavnicam, da opravijo posebne preizkuse za preverjanje navzočnosti naprav za manipulacijo.
- 2.19. Ti posebni preizkusi v večini primerov omogočijo zaznavanje napačne povezave med zaznavalom gibanja in enoto v vozilu, ki lahko kaže navzočnost naprave za manipulacijo. Takšni preizkusi lahko vključujejo (glej opis v Poglavju 3):
- inšpekcijski pregled pečatov in ploščic v obliki nalepke;
 - preizkus referenčnega kabla;
 - analizo prenesenih podatkovnih datotek.
- 2.20. Če se odkrijejo naprave za manipulacijo, ne glede na to, ali jih je voznik uporabil ali ne, se lahko oprema (to lahko vključuje samo napravo, enoto v vozilu ali njene sestavne dele in voznikovo kartico) odstrani iz vozila in uporabi kot dokaz.
- 2.21. Poleg tega se lahko od pooblaščenih servisnih delavnic dodatno zahteva preverjanje, da: (a) nadzorna naprava ustrezno deluje; (b) nadzorna naprava pravilno zapisuje in shranjuje podatke in (c) so parametri kalibriranja nadzorne naprave pravilni.
- 2.22. Za vozila, ki so opremljena z vrsto nadzorne naprave iz Priloge I B, je priporočljivo, da se šele po prenosu vseh podatkovnih datotek in njihovi analizi (z nedotaknjenimi digitalnimi podpisi) ter po preverjanju, da naprave za manipulacijo ni, nadzorna naprava v celoti ponovno kalibrira in da se pritrudi nova ploščica v obliki nalepke. Poleg tega je priporočljivo, da pooblaščen servisna delavnica ponovno zapečati sistem le pod vodstvom nadzornega organa.
- 2.23. V zvezi z nadzorno napravo v skladu s Prilogo 1 se lahko po odstranitvi katere koli naprave za manipulacijo preveri ustrezno obratovanje in pravilno delovanje nadzorne naprave ter se naprava v celoti ponovno kalibrira in se nanjo pritrudi nova ploščica v obliki nalepke. Priporočljivo je, da pooblaščen servisna delavnica ponovno zapečati sistem le pod vodstvom nadzornega organa.

F. Pregled vozil ali podatkov v prostorih podjetja

- 2.24. Priporočljivo je, da pristojni organi države članice izkoristijo možnost pregleda vozil (in enot v vozilu) ter voznikov (in voznikovih kartic), ki so morda na kraju pregleda med pregledom prostorov podjetja.
- 2.25. Podatke, s katerimi upravlja podjetje, je treba hraniti vsaj eno leto, pri čemer morajo biti na voljo za inšpekcijski pregled, kadar koli jih nadzorni uradnik zahteva. Zato lahko nadzorni uradniki kot del svojega standardnega postopka nadzora pregledajo vsa vozila, ki so v prostorih podjetja, in izvedejo kakršne koli preizkuse ali dejavnosti, za katere menijo, da so ustrezni, medtem ko hkrati čim manj zadržujejo voznike in vozila.
- 2.26. Pri takšnih pregledih v prostorih podjetja se lahko upošteva tudi možnost, da je lahko v podjetju več vozil in zapisov, povezanih z vrsto nadzornih naprav iz Priloge I ali Priloge 1B, pri čemer bi bilo primerno, da se nadzorni uradniki pripravijo in ustrezno opremito za to možnost.

POVZETEK**PREPREČEVANJE ZLORAB DIGITALNEGA TAHOGRAFA PREGLEDI NA CESTI ALI V PROSTORIH PODJETJA**

Pripravijo se lahko nacionalne strategije nadzora za spodbujanje učinkovitih kontrolnih in inšpekcijskih pregledov vozil, ki imajo morda vgrajene naprave za manipulacijo, na cesti ali med pregledi prostorov podjetij.

Ustrezno usposobljeni in opremljeni nadzorni uradniki bi lahko takoj dostopali do podatkov iz enot v vozilu, lahko bi jih prenašali in analizirali in nemudoma izvajali preglede ter izvajali podobne analize elektronsko shranjenih podatkov ali skupaj s tahografskimi vložki, preglednicami in izpisi.

Države članice lahko razvijejo strategije za zagotavljanje, da se pri pregledu vozil glede navzočnosti naprav za manipulacijo takšna vozila do leta 2010 preverijo v skladu z eno od navedenih metod:

- dvojne kontrolne točke z analizo dejanske hitrosti in razdalje vozil;
- enojna kontrolna točka z izčrpno analizo prenesenih podatkov;
- enojna kontrolna točka na podlagi tehničnega nadzora pečatov.

Okvirno je mogoče, da se 10 % preverjenih vozil (s tehničnimi pregledi, skladnostjo s pravili o voznikovih urah ali drugimi pregledi) lahko pregleda tudi za navzočnost naprav za manipulacijo, čeprav morajo najučinkovitejša sredstva, ki jih morajo opredeliti v svojih strategijah, razviti države članice.

Če je odkritih dovolj dokazov za utemeljeni sum, lahko nadzorni uradniki napotijo vozilo v pooblaščen servisno delavnico, da se opravijo dodatni preizkusi.

Če so odkrite naprave za manipulacijo, ne glede na to, ali jih je voznik uporabil ali ne, je priporočljivo, da se oprema odstrani iz vozila in uporabi kot dokaz v skladu z nacionalnimi pravili postopka v zvezi z ravnanjem s takšnimi dokazi. Nadzorni uradniki lahko ob ugotovljeni uporabi takšne opreme uporabijo ustrezne postopke in kazni, saj to pomeni najhujšo kršitev.

Poglavje 3: Usposabljanje, oprema in najboljša praksa

- 3.1. Medtem ko morajo države članice zagotoviti, da so nadzorni uradniki ustrezno usposobljeni za opravljanje svojih nalog, lahko izvedejo tudi primerno usposabljanje za vse druge udeležene strani; uporabno in zelo zaželeno bi bilo, če bi se med državami članicami organizirali skupni obiski in usklajevanje za nadzorne uradnike, da se uskladijo najboljše prakse in izmenjajo nova spoznanja na podlagi izkušenj strokovnjakov.
- 3.2. Nadzorni uradniki morajo biti ustrezno opremljeni za izvajanje različnih pregledov, povezanih z digitalnim tahografom. To pomeni, da morajo imeti na voljo ustrezna orodja, da lahko berejo, tiskajo in prenašajo podatke iz takšnih nadzornih naprav. Države članice si lahko prizadevajo, da bi zagotovile takšno opremljenost zadostnega števila nadzornih uradnikov.
- 3.3. Najboljša praksa za odkrivanje in preprečevanje uporabe naprav med cestnimi preverjanji in pregledi v prostorih podjetja (kot so uporaba referenčnega kabla, tehnika določene razdalje, odkrivanje sledi neobičajnih hitrosti ali profilov razdalj, prekinitev napajanja, zlomljeni pečati) se lahko izmenjuje in spodbuja med organi pregona.

Poglavje 4: Inšpekcijski pregledi servisnih delavnic

Servisne delavnice in serviserji so ključni člen pri varnosti tahografskega sistema ne glede na to, ali je naprava analogen ali digitalen tahograf. Njihova odobritev in pooblastilo morata temeljiti na jasnih nacionalnih merilih, ki potrjujejo njihovo zanesljivost in verodostojnost. Zato je priporočljivo, da države članice zagotovijo, da so servisne delavnice, pooblaščen za namestitve, aktiviranje, kalibriranje, inšpekcijski pregled in popravilo nadzorne naprave, odobrene, redno nadzorovane, certificirane ter se jih pravočasno in ustrezno obvešča o posodobitvah in informacijah. Priporočeno je tudi, da pristojni organi serviserjem in servisnim delavnicam zagotovijo jasna navodila in smernice o njihovih dolžnostih in odgovornostih, zlasti o razumevanju njihove vloge v okviru splošne varnosti sistema. Priporočeno je tudi, da organi, ki odobrijo servisne delavnice in serviserje, prek Komisije vsem državam članicam zagotovijo natančne in redno posodobljene informacije v zvezi z označevanjem pečatov in podrobnosti ter statusom vsake servisne delavnice na svojem območju.

A. Pravna podlaga

- 4.1. Vozila bodo običajno morala v servisno delavnico na inšpekcijski pregled, kadar:
- (a) je treba pregledati tahograf v skladu s prilogami k Uredbi (ES) 3821/85;
 - (b) vozilo opravi letni tehnični pregled v skladu z določbami Priloge II k Direktivi 96/96/ES;
 - (c) nadzorni uradnik napoti vozilo v servisno delavnico, da se izvede natančnejši inšpekcijski pregled nadzorne naprave;
 - (d) je treba popraviti ali zamenjati nadzorno napravo.
- 4.2. V vseh navedenih primerih se lahko servisnim delavnicam in serviserjem dajo navodila, da vizualno in fizično preverijo, da je nadzorna naprava zapečaten ter da ima napisno ploščico in ploščico v obliki nalepke proizvajalca.
- 4.3. Pristojni organi držav članic lahko servisne delavnice redno opozarjajo, da s pregledom in ponovnim zapečatenjem tahografskega sistema ter pritrditvijo ploščice v obliki nalepke servisna delavnica dejansko potrjuje, da je sistem varen, da pravilno deluje, ustrezno zapisuje podatke ter da napravi niso dodane naprave za manipulacijo.
- 4.4. Servisne delavnice so lahko opozorjene, da so storile hudo kršitev, če zavestno ponovno zapečatijo tahografski sistem, ne da bi odstranile kakršno koli napravo za manipulacijo, ki so jo same odkrile, ali zahtevale, da se naprava za manipulacijo odstrani pred ponovnim zapečatenjem. Če je pozneje ugotovljeno, da je naprava za manipulacijo navzoča, ne glede na to, ali je bila uporabljena ali ne, ter da je servisna delavnica ponovno zapečatila sistem in pritrdila ploščico v obliki nalepke, so lahko servisna delavnica in serviserji odgovorni za hudo kršitev.
- 4.5. Zaradi pomembne vloge, ki jo imajo servisne delavnice in serviserji v zvezi z varnostjo sistema, je priporočljivo, da pristojni organi države članice premislijo o ustreznih sankcijah, zaradi katerih se lahko celo ukine odobritev ali pooblastilo za izvajanje dela na tahografih, če servisnim delavnicam ni več mogoče zaupati.
- 4.6. Nasprotno lahko države članice servisne delavnice opozorijo, da imajo pravico zavrniti izvajanje kakršnih koli nadaljnjih pregledov ali kalibriranj na katerem koli vozilu, če sumijo ali vedo, da je v vozilu naprava za manipulacijo. Pristojni organ lahko podpre servisno delavnico, če ta vztraja, da se pred nadaljevanjem inšpekcijskega pregleda najprej odstrani naprava za manipulacijo. Servisna delavnica lahko vedno zavrne ponovno zapečatenje vmesnikov ali pritrditev kakršnih koli ploščic v obliki nalepke, dokler naprava ni odstranjena.
- 4.7. Države članice, ki menijo, da je to primerno, lahko zahtevajo, da pooblaščen servisne delavnice poročajo o takšnih dejstvih, kot je opisano v točkah 4.4–4.6.
- 4.8. Države članice, ki menijo, da takšna dejavnost servisnih delavnic ni primerna, pa lahko zahtevajo, da servisne delavnice takšna poročila hranijo za določen čas in jih na zahtevo pristojnih organov dajo na voljo. To obdobje lahko traja najmanj 24 mesecev, kar je v skladu z najkrajšim obdobjem med inšpekcijskima pregledoma naprav.
- 4.9. Servisne delavnice so lahko tudi opozorjene, da odstranitev naprav za manipulacijo iz vozila še ne pomeni nujno, da prevoznik ali voznik ni storil kršitve, ker je zelo verjetno, da se je s podatki, ki so bili predhodno zapisani in shranjeni v enoti v vozilu in na posameznih voznikovih karticah, manipuliralo že prej. Če servisne delavnice o zadevi ne poročajo, lahko same prispevajo h kršitvam, ki jih storijo zadevni prevozniki ali vozniki, ter lahko pričakujejo enake kazni, če se jih odkrije.
- 4.10. Vendar lahko servisne delavnice in serviserji sporočijo uporabo ali navzočnost naprav za manipulacijo pristojnemu organu, ki lahko v zameno na primer premisli o nagradi ali spodbujevalnih shemah, da spodbudi servisne delavnice k obveščanju, ki prispeva k odkrivanju in preprečevanju uporabe naprav za manipulacijo ali vseh drugih vrst zlorab sistema.
- 4.11. Navedene smernice in priporočila niso izčrpn in mogoče je, da v nekaterih okoliščinah uporaba takšnih smernic ne more doseči zelenega rezultata (na primer, če referenčnega kabla (del 1.23) ni mogoče povezati z zaznavalom gibanja). V takšnih okoliščinah lahko države članice razvijejo nadomestne metode, ki so enako učinkovite. Takšne nadomestne metode si lahko organi pregona širše izmenjujejo.

- 4.12. Čeprav te smernice vključujejo obe vrsti tahografov iz Uredbe (ES) 3821/85 in njenih prilog, imajo morda države članice že oblikovane metode, postopke in smernice za pregled analognih tahografov in odkrivanje naprav za manipulacijo. Zato se smernice v tem priporočilu Komisije ne smejo obravnavati, kot da nadomeščajo zadevne ukrepe, ki so že uveljavljeni, ali odvrčajo od njih, ampak, kot da jih dodatno podpirajo, zlasti glede digitalnega tahografa, v zvezi s katerim se metodologija lahko razlikuje, vendar cilj ostaja isti. Priporočljivo je, da se lahko že uveljavljeni ukrepi za preverjanje analognih tahografov, kadar je primerno, razširijo tudi na digitalne tahografe. Na primer, glede plačila servisnim delavnicam za izvajanje posebnih nalog, ki so jim jih določili nadzorni uradniki, ki so vozilo napotili v pooblaščen servisno delavnico.

B. Zlomljeni ali manjkajoči pečati

- 4.13. Servisne delavnice lahko vedno preverijo, ali pečati manjkajo, so zlomljeni ali poškodovani.
- 4.14. V nobenem primeru se vozilo ne sme ponovno zapečatiti in zanj se ne sme izdati ploščice v obliki nalepke, dokler sistem ni ponovno vzpostavljen v skladu z zahtevami Uredbe.
- 4.15. Servisne delavnice lahko dejstvo, da manjkajo pečati, navedejo v poročilu o inšpekcijskem pregledu ali registru in opravijo nadaljnje preglede (kot je pregled referenčnega kabla) in inšpekcijske preglede za zagotavljanje, da v vozilu ni nobene naprave za manipulacijo.
- 4.16. Če so bili v skladu s Poglavjem V (4) Priloge I in zahtevo 252 Priloge I B k Uredbi 3821/85 pečati odstranjeni v nujnem primeru ali zaradi vgradnje ali popravila naprave za omejevanje hitrosti, potem je treba vsakič, ko so pečati zlomljeni, pripraviti pisno izjavo, v kateri se navede razlog za takšno dejanje in ki je na voljo pristojnim organom.
- 4.17. V nasprotnem primeru lahko servisna delavnica opravi celoten pregled z naslednjimi priporočljivimi metodami in natančno poroča pristojnemu organu, kaj je bilo opravljeno in odkrito.

C. Analiza zapisov podatkov

- 4.18. Za digitalne tahografe velja, da morajo podatki, ki se lahko, kadar je mogoče, prenesejo z digitalnim podpisom v servisni delavnici in ki se vključijo v revizijsko poročilo, izpolnjevati zahteve iz odstavka 4.4 (Varnostni cilji zaznavala gibanja) in odstavka 4.4 (Varnostni cilji enote v vozilu) Dodatka 10 Priloge I B k Uredbi 3821/85. Dodatek 1 vsebuje celoten seznam informacij iz revizijskega poročila.
- 4.19. Servisna delavnica lahko prenese in analizira tudi *datoteko s podatki o dogodkih in napakah*, ki jo vsebuje enota v vozilu. Ti dogodki in napake vključujejo na primer (glej tudi celoten seznam v Dodatku 2):
- poskus kršenja varnosti;
 - neuspelo avtentifikacijo zaznavala gibanja;
 - nepooblaščenno zamenjavo zaznavala gibanja;
 - nepooblaščenno odprtje ohišja;
 - izpad napajanja;
 - ali napako na zaznavalu gibanja.

- 4.20. Odkrivanje uporabe naprave za manipulacijo po njeni odstranitvi je prav tako težko določljivo. Vendar pregled *datoteke s podatki o dogodkih in napakah* lahko pokaže primere izpadov napajanja, ki jih ni mogoče pojasniti. Poleg tega se lahko ob preučitvi natančnih sledi hitrosti pokažejo anomalije signala hitrosti. Nerealna zmanjšanja hitrosti ali pospeševanja lahko nakazujejo na vklapljanje ali izklapljanje naprave za manipulacijo.

- 4.21. V vseh primerih lahko servisne delavnice natisnejo izpis in ga priložijo poročilu o inšpekcijskem pregledu ali registru (glej Poglavje 4) in se, kadar je primerno, sklicujejo na podatke, prenesene z uporabo kartice servisne delavnice.

- 4.22. Če podatkov iz enote v vozilu ni mogoče prenesti z uporabo kartice servisne delavnice, se šteje, da enota v vozilu ne deluje pravilno ali da je pokvarjena. V takšnih primerih lahko servisne delavnice poskušajo napravo popraviti. Če kljub takšnim poskusom popravila podatkov še vedno ni mogoče prenesti, se izda certifikat, da podatkov ni mogoče prenesti, pri čemer se kopija hrani s poročilom o inšpekcijskem pregledu.
- 4.23. Priporoča se tudi, da vozniki obdržijo morebiten certifikat, da podatkov ni mogoče prenesti, ki jim ga je izdala servisna delavnica, če bi bil pozneje opravljen kontrolni pregled, ko uporabljajo vozilo, v katerem digitalni tahografom ne deluje pravilno. Poleg tega je priporočljivo, da v primeru zamenjave vozila takšni certifikati ostanejo v vozilu, dokler prevoznik ne prevzame certifikata kot del svojih splošnih obveznosti vodenja evidenc in popravil naprave.

D. Nadzor povezave med zaznavalom gibanja in enoto v vozilu

- 4.24. Če se od zadnjega inšpekcijskega pregleda pojavijo kakršni koli podatki, opisani v prejšnjem delu, lahko servisna delavnica primerja identifikacijske podatke zaznavala gibanja, ki je priključen na menjalnik, ter podatke povezanega zaznavala gibanja, ki ga zazna enota v vozilu.
- 4.25. Uporaba referenčnega kabla je učinkovit način preverjanja, ali so nekatere vrste naprav za manipulacijo vgrajene v vozilo. Referenčni kabel je priključen na hrbtno stran enote v vozilu, pri čemer je drugi konec povezan z zaznavalom gibanja. Če se zaznavalo gibanja v menjalniku ni povežalo z enoto v vozilu, se sproži dogodek „napaka v podatkih o gibanju“ ali napaka na zaznavalu. To sporočilo pomeni, da je v vozilu naprava za manipulacijo. Če se to zgodi, se lahko preveri, ali so v vozilu nameščene skrite naprave.
- 4.26. Druga možnost med pregledom je, da se zaznavalo gibanja odklopi in odstrani. Če se z digitalnim tahografskim sistemom ni manipuliralo, se bo pojavilo sporočilo o napaki (ni zaznavala gibanja). Če pa takšnega sporočila o napaki ni, to pomeni, da je v vozilu drugo, prikrito zaznavalo gibanja ali druga elektronska naprava za manipulacijo.
- 4.27. Opozoriti je treba, da morajo tehniki v servisni delavnici (ali nadzorni uradniki) pred uporabo tehnike referenčnega kabla vstaviti svojo kartico servisne delavnice (ali nadzorno kartico), da se pridobi razlaga, zakaj se je „izpad napajanja“ sprožil in zapisal v *datoteko s podatki o dogodkih in napakah* v enoti v vozilu. Če se to ne izvede, se lahko med poznejšim inšpekcijskim pregledom napačno pokaže, da je voznik ali prevoznik morda poskusil zlorabiti varnost zaznavala gibanja.
- 4.28. Čeprav ni vedno mogoče, je druga možnost primerjava oznak na zaznavalu gibanja na menjalniku z identifikacijskimi podatki povezanega zaznavala gibanja, ki ga zazna enota v vozilu. Zato lahko servisne delavnice izvedejo naslednje ukrepe:
- Primerjava zapisanih informacij na ploščici v obliki nalepke z informacijami, ki jih vsebuje zapis enote v vozilu. Če se ugotovi, da se informacije ne ujemajo, se lahko obvesti nadzorne organe države članice, pri čemer se dogodek zapiše v poročilo o inšpekcijskem pregledu in register inšpekcijskega pregleda.
 - Primerjava identifikacijske številke zaznavala gibanja, natisnjene na glavnem delu zaznavala gibanja, z informacijami, ki jih vsebuje zapis enote v vozilu. Če je potrebno, se lahko uporabijo elektronska testna orodja za preverjanje elektronske identifikacije zaznavala gibanja. Kadar se identifikacijske številke ne ujemajo, se lahko domneva, da je vgrajena naprava za manipulacijo. Obvesti se lahko nadzorne organe države članice, pri čemer se dogodek zapiše v poročilo o inšpekcijskem pregledu in register inšpekcijskega pregleda.

E. Posebni postopki po cestnem preverjanju

- 4.29. Nadzorni uradniki lahko sumljivo vozilo napolijo v servisno delavnico. V takšnih okoliščinah lahko nadzorni uradniki servisnim delavnicam in serviserjem najprej naročijo, da prenesejo vse podatkovne datoteke iz enote v vozilu. Te datoteke vključujejo *datoteko o pregledu*, *datoteko s podrobnimi podatki o hitrosti*, *datoteko s tehničnimi podatki* in *datoteko s podatki o dogodkih in napakah*. Takšne datoteke mora spremljati ustrezen digitalni podpis.
- 4.30. Opravi se lahko popoln pregled zapisanih podatkov ter pregled s tehničnimi sredstvi (referenčni kabel, pregled pečatov ...).
- 4.31. Če se odkrijejo večje neskladnosti, vendar se naprava za manipulacijo ne odkrije, se lahko ugotovi, da je bila naprava za manipulacijo uporabljena in odstranjena. V takem primeru mora nadzorni uradnik obvestiti organ za usklajevanje nadzornih ukrepov v skladu s členom 2 Direktive 2006/22/EC in/ali organ za zvezo znotraj Skupnosti v skladu s členom 7 navedene direktive, če je vozilo registrirano v drugi državi članici. Na podlagi tega se lahko opravi dodatna preiskava, če gre za vozilo podjetja.

Poglavje 5: Poročilo in revizija servisnih delavnic

- 5.1. Servisne delavnice lahko pripravijo poročilo o inšpekcijskem pregledu za vsak inšpekcijski pregled vozila, pri katerem se zahteva pregled nadzorne naprave, ne glede na to, ali je inšpekcijski pregled del občasnega pregleda ali se opravi na posebno zahtevo nacionalnega pristojnega organa. Prav tako lahko v register zapišejo seznam vseh poročil o inšpekcijskem pregledu.
- 5.2. Poročilo o inšpekcijskem pregledu lahko servisne delavnice hranijo najmanj dve leti od nastanka poročila in kadar koli na zahtevo nacionalnega pristojnega organa predložijo vse zapise inšpekcijskih pregledov in kalibriranj za zadevno obdobje.
- 5.3. Takšne ugotovitve pooblaščenih servisnih delavnic (zapisi o zlomljenih, poškodovanih ali manjkajočih pečatih; manjkajočih ploščicah; nepopolnih ali neskladnih informacijah med zapisi v enoti v vozilu in zapisi zaznavala gibanja ter vsa odkritja naprav za manipulacijo; kopije izpisov, povezanih z *datoteko s podatki o dogodkih in napakah*, in vsi drugi ustrezni izpisi) so lahko na primer del predpisane oblike poročanja in pristojne organe držav članic se spodbuja, da zagotovijo, da to dejansko velja.
- 5.4. Če servisne delavnice ne predložijo primerno izpolnjenih inšpekcijskih poročil, lahko države članice to obravnavajo kot kršenje pravil, zaradi česar se lahko servisni delavnici odvzame pooblastilo.
- 5.5. Države članice lahko opravljajo revizije poročil o inšpekcijskih pregledih servisnih delavnic vsaj enkrat na dve leti. Takšne revizije lahko vključujejo naključne preglede poročil o inšpekcijskih pregledih, povezanih z inšpekcijskim pregledom in kalibriranjem digitalnih tahografov. Prav tako se lahko preverjajo kartice servisnih delavnic in z njih redno prenašajo podatki, da se prepreči izguba ali prepis podatkov.

POVZETEK**PREPREČEVANJE ZLORAB DIGITALNEGA TAHOGRAFA MED INŠPEKCIJSKIM PREGLEDOM SERVISNE DELAVNICE**

Pri odobritvi in rednem nadzorovanju servisnih delavnic morajo države članice zagotoviti, da je njihovo osebje ustrezno usposobljeno ter da ima dostop do vse potrebne opreme za prenos podatkov in izvajanje nekaterih posebnih preizkusov.

Servisne delavnice lahko dobijo navodila pristojnega organa, da digitalnega tahografa ne zapečatijo ponovno, če je bila odkrita naprava za manipulacijo, dokler naprava ni odstranjena in tahograf v celoti ponovno kalibriran, da zapisuje pravilno. Poleg tega lahko pristojni organ servisnim delavnicam naroči, da odstranijo ploščice v obliki nalepke.

Inšpekcijski pregledi, ki jih opravljajo servisne delavnice, lahko vključujejo:

- fizične preglede pečatov, ploščice v obliki nalepke in ploščice proizvajalca
- analizo prenesenih podatkovnih datotek, zlasti datoteke s podatki o dogodkih in napakah
- kadar je primerno, preizkus s tehniko referenčnega kabla.

Servisne delavnice lahko v poročilo o inšpekcijskem pregledu zapišejo manjkajoče ali poškodovane pečate in poročilu priložijo izpis prenesenih datotek. Poročila o inšpekcijskih pregledih so lahko nacionalnim organom na voljo dve leti.

Redni nadzor servisnih delavnic, ki ga opravljajo države članice, lahko vključuje revizijo inšpekcijskih postopkov, vključno z naključnim pregledom poročil o inšpekcijskem pregledu.

Države članice lahko zagotovijo, da servisne delavnice obvestijo pristojni organ, kadar odkrijejo naprave za manipulacijo ali ugotovijo večje neskladnosti, ki kažejo, da je bila naprava za manipulacijo uporabljena pred odstranitvijo.

V takšnih primerih ter kadar je vozilo registrirano v drugi državi članici, lahko države članice obvestijo organ za zvezo znotraj Skupnosti, da se izvede dodatna preiskava v zvezi z zadevnim vozilom podjetja.

Poglavje 6: Končne določbe

- 6.1. Odkrivanje in preprečevanje uporabe naprav za zlorabo tahografskega sistema je stalen proces, pri katerem je treba vedno ravnati pazljivo. Z napredkom tehnologije se razvijajo tudi metode in grožnje, s katerimi se onemogoči pravilno delovanje sistema. Zato imajo pomembno vlogo vsi, ki sodelujejo pri varnosti tahografskega sistema, ne glede nato, ali so to nadzorni uradniki, pooblaščenec servisne delavnice in serviserji ali prevozniki in vozniki, ki so poslušajo zakonito in spoštujejo zakon.
 - 6.2. Na nacionalni ravni je treba države članice spodbujati, da pridobijo čim več informacij za razvoj lastnih strategij za obvladovanje takšnih groženj, ter jih odločno podpirati pri izmenjavi takšnih informacij. Komisijo je treba seznaniti z novimi ali drugačnimi grožnjami ali poskusi zlorabe sistema.
 - 6.3. Na ravni Skupnosti bo Komisija nadaljevala pregled razmer in uporabe pravil ter si prizadevala za podporo in sodelovanje vseh držav članic in zainteresiranih strani v industriji.
-