

ODPORÚČANIA

KOMISIA

ODPORÚČANIE KOMISIE

z 23. januára 2009

o usmerneniach pre osvedčené postupy pri zabezpečovaní dodržiavania predpisov týkajúcich sa kontrol záznamových zariadení, ktoré sa majú vykonávať pri cestných kontrolách a vo schválených dielňach

[oznámené pod číslom K(2009) 108]

(Text s významom pre EHP)

(2009/60/ES)

KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV,

so zreteľom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2006/22/ES z 15. marca 2006 o minimálnych podmienkach vykonávania nariadení Rady (EHS) č. 3820/85 a (EHS) č. 3821/85 o právnych predpisoch v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, a o zrušení smernice Rady 88/599/EHS ⁽¹⁾, a najmä na jeho článok 11 ods. 1,

keďže:

(1) Podľa článku 11 ods. 1 smernice 2006/22/ES Komisia má vypracovať usmernenia o osvedčených postupoch pri zabezpečení dodržiavania predpisov týkajúcich sa kontrol vozidiel, ktoré majú vykonávať kontrolní úradníci na cestách alebo v priestoroch podnikov, alebo schválené dielne a montážne firmy.

(2) Záznamové zariadenia v cestnej doprave sú potrebné na označenie času, ktorý vodiči strávia riadením a oddychovaním, a taktiež na zabezpečenie toho, aby príslušné vnútroštátne kontrolné orgány mohli vykonávať účinné kontroly dodržiavania právnych predpisov v sociálnej oblasti v cestnej doprave.

(3) V snahe zabezpečiť, aby takéto záznamové zariadenia fungovali správne a spoľahlivo a aby sa zaručilo zaznamenávanie a ukladanie údajov, sú potrebné pravidelné kontroly a prehliadky po inštalovaní záznamových zariadení.

(4) Ukazuje sa však, že pravidelné kontroly a prehliadky sa nevykonávajú dostatočne často, aby mohli účinne odstrániť tých vodičov a prevádzkovateľov, ktorí sa pokúšajú zneužívať systém používaním manipulačných zariadení alebo iných podobných prostriedkov.

(5) Výskum a informácie od odborníkov ukázali, že pokusy oklamať tachografový systém boli veľmi rozšírené vo vozidlách vybavených analógovými tachografmi; podobným útokom a hrozbám sú teraz vystavované digitálne tachografové systémy.

(6) Ten istý výskum ukázal, že sú možné a vyskytujú sa mnohé manipulácie v sektore cestnej dopravy s cieľom pokúsiť sa oklamať tachograf, najmä digitálny tachografový systém.

(7) Takéto pokusy a hrozby predstavujú vážne riziko pre bezpečnosť cestnej premávky a majú tiež neprijateľné nepriaznivé vplyvy na spravodlivú hospodársku súťaž a sociálne podmienky vodičov v cestnej doprave.

(8) V dôsledku zvýšenej bezpečnosti digitálneho tachografu na rozdiel od analógového tachografu je možné ľahko odhaliť hrozby a pokusy o útoky na systém, takže možnosť prichytiť bezohľadných vodičov a prevádzkovateľov s takými zariadeniami sa zodpovedajúcim spôsobom zvýšila a mala by pôsobiť ako významný odstrašujúci prostriedok.

(¹) Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 35.

- (9) Cieľom tohto odporúčania je preto nabádať a podporovať členské štáty, aby zavádzali postupy a metódy založené na výsledkoch výskumu a technických znalostiach priemyselného odvetvia, ktoré značne zlepšia možnosti zabrániť takýmto pokusom o podvod a odhaliť ich.
- (10) V tomto odporúčaní sa ustanovujú najmä osvedčené postupy pri zabezpečovaní dodržiavania predpisov zistené vo výskume, ktorý uskutočnilo Spoločné výskumné centrum.
- (11) Týmto odporúčaním sa spolu s navrhovanou smernicou ustanovujú doplňujúce kontroly, ktoré sa majú vykonávať na cestách, balík opatrení na zabezpečenie dodržiavania predpisov s cieľom výrazne zlepšiť odhaľovanie a zabraňovanie používaniu zariadení na oklamanie digitálneho tachografového systému.
- (12) Opatrenia ustanovené v tomto rozhodnutí sú v súlade so stanoviskom výboru zriadeného na základe článku 18 ods. 1 nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85 ⁽¹⁾,

TÝMTO ODPORÚČA

1. Prijat' a uplatňovať usmernenia pre osvedčené postupy uvedené v prílohe k tomuto odporúčaní týkajúce sa kontrol na vozidlách, ktoré majú vykonávať kontrolní úradníci na cestách alebo v priestoroch podnikov, alebo montážne firmy a technici v dielňach schválených príslušným orgánom členského štátu s cieľom odhaliť a zabrániť používaniu manipulačných zariadení v záznamových zariadeniach používaných v cestnej doprave.
2. Uplatňovať uvedené usmernenia všade, kde je to náležité, v súvislosti s národnými stratégiami dodržiavania predpisov uvedenými v článku 2 smernice 2006/22/ES.

V Bruseli 23. januára 2009

Za Komisiu
Antonio TAJANI
podpredseda

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 370, 31.12.1985, s. 8.

PRÍLOHA

ODPORÚČANIE O PROTIOPATRENIACH, KTORÉ MAJÚ PRIJAŤ ČLENSKÉ ŠTÁTY NA ODHALOVANIE
A ZABRÁNENIE POUŽÍVANIU MANIPULAČNÝCH ZARIADENÍ

OBSAH

KAPITOLA 1: ÚVOD

KAPITOLA 2: ÚČINNÉ KONTROLY NA CESTÁCH

- A Organizácia a vybavenie
- B Metódy dvoch kontrolných bodov s analýzou skutočnej rýchlosti alebo vzdialenosti vozidiel
- C Metódy jedného kontrolného bodu založené na podrobnej analýze stiahnutých údajov
- D Metódy jedného kontrolného bodu založené na technickej kontrole pečatí
- E Odoslanie vozidla do dielne
- F Kontrola vozidiel alebo údajov v priestoroch spoločnosti

KAPITOLA 3: ODBORNÁ PRÍPRAVA, VYBAVENOSŤ A OSVEDČENÉ POSTUPY

KAPITOLA 4: PREHLIADKY V DIEĽNACH

- A Právny základ
- B Porušené alebo chýbajúce pečate
- C Analýza záznamov s údajmi
- D Kontrola párovania medzi snímačom pohybu a jednotkou vozidla
- E Osobitné postupy ako výsledok cestnej kontroly

KAPITOLA 5: SPRÁVA A AUDIT DIEĽNÍ

KAPITOLA 6: ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Kapitola 1: Úvod

- 1.1. V tomto odporúčaní Komisie sa opisuje, na čo by sa mohli nabádať členské štáty v záujme vyrovnanosti sa s hrozbami, ktoré predstavuje používanie manipulačných zariadení v tachografoch, a zároveň presadzovania a podporovania preventívnych protiopatrení medzi členskými štátmi s cieľom odstrániť tieto hrozby.
- 1.2. Prítomnosť vo vozidlách manipulačných zariadení určených na zasahovanie do správnej činnosti a do funkcií systémov digitálnych tachografov predstavuje jednu z najzávažnejších hrozieb pre bezpečnosť systému. Používanie alebo úmysel používať takéto zariadenia naruší spravodlivú hospodársku súťaž tým, že poskytne bezohľadným prevádzkovateľom alebo vodičom neoprávnenú komerčnú výhodu a vytvorí neprijateľné nepriaznivé sociálne vplyvy na vodičov tým, že im umožní alebo ich donúti riadiť vozidlo oveľa dlhší čas, ako to pripúšťa zákon. Možným dôsledkom týchto faktorov je ohrozenie bezpečnosti cestnej premávky pre všetkých používateľov ciest, pričom Komisia sa túto bezpečnosť zaviazala v nadchádzajúcich rokoch zvýšiť.
- 1.3. Prevádzkovatelia a vodiči, ktorí dodržiavajú zákony, musia mať okrem toho dôveru k digitálnemu tachografu a vnútroštátne kontrolné orgány v celom Spoločenstve musia byť schopné spoliehať sa na pravosť a neporušenosť údajov zaznamenaných a uložených v zariadení bez ohľadu na to, či sú stiahnuté a analyzované z jednotky vozidla, alebo z karty vodiča. Na zaručenie vierohodnosti údajov sa musia vykonávať pravidelné kontroly a prehliadky zariadenia, aby sa zabezpečilo jeho správne fungovanie a prevádzka.

- 1.4. Z dlhodobého hľadiska je veľmi dôležitá celková bezpečnosť systému a jeho komponentov, ak sa má zabezpečiť neporušenosť a pravosť zaznamenaných údajov. S cieľom skončiť s najbežnejšími prípadmi zneužitia a pokusmi oklamať systém Komisia v prípade potreby preskúma možnosť ďalšieho zavedenia oveľa podrobnejších legislatívnych opatrení pri preskúmaní nariadenia (EHS) č. 3821/85 a jeho príloh.
- 1.5. Napriek tomu by príslušné orgány členských štátov mohli v krátkom čase vypracovať vhodné a účinné opatrenia na podstatné zvýšenie pravdepodobnosti odhalenia manipulačných zariadení, čím by sa znížilo riziko, že prevádzkovatelia a vodiči budú takéto zariadenia používať.
- 1.6. Hoci členské štáty sú zo zákona povinné vyžadovať vykonávanie takých kontrol a prehliadok spôsobom, ktorý zabezpečí, aby sa v cestnej doprave účinne uplatňovali právne predpisy Spoločenstva zo sociálnej oblasti, takéto pravidelné kontroly nemôžu zaručiť, že zariadenia nebudú inštalované a používané neskôr, po skončení kontrol. Skúsenosti ukázali, že pravdepodobnosť nájdenia takéhoto zariadenia je oveľa vyššia počas cestných kontrol, keď je možné vozidlo dôkladnejšie prezrieť. Frekvencia a charakter týchto kontrol vykonávaných členskými štátmi by sa mali podporovať, aby sa výrazne posilnil odstrašujúci faktor zvýšením rizika odhalenia takých zariadení.
- 1.7. V doplnku 10 (Všeobecné bezpečnostné požiadavky) prílohy 1B k nariadeniu (EHS) č. 3821/85 sa stanovuje rozsah funkcií zabezpečujúcich dodržiavanie predpisov, ktoré sú potrebné na zabezpečenie neporušenosti systému digitálneho tachografu. Ciele bezpečnosti a hrozby pre celý systém sa musia riešiť spojením technických riešení prostredníctvom schválenia ITSEC, ako aj pomocou fyzických, osobných a procedurálnych prostriedkov, za realizáciu ktorých zodpovedajú členské štáty a výrobcovia tachografov. Zámerom tohto odporúčania Komisie je teda navrhnúť členským štátom najúčinnšie postupy založené tak na výskume, ako aj na známych osvedčených postupoch s cieľom podporiť tieto procedurálne a osobné prostriedky.
- 1.8. Toto odporúčanie by sa však nemalo považovať za náhradu technických riešení, ktoré stanovili ITSEC ⁽¹⁾ a fakticky, v ideálnom prípade, by sa mohlo používať v spojení s nimi a v rámci ich podpory.
- 1.9. Správa, ktorú predložilo Spoločné výskumné centrum ⁽²⁾ stanovila druhy známych a potenciálnych útokov na bezpečnosť digitálneho tachografu. Členské štáty by preto mohli použiť túto správu ako základ na uskutočnenie potrebných krokov a činností s cieľom zabezpečiť poskytovanie adekvátnych informácií a poučenia vnútroštátnym kontrolným úradníkom, aby mohli vykonávať kontroly a prehliadky vozidiel na cestách. Okrem toho by sa podobné informácie a poučenie mohli poskytovať montážnym firmám a dielňam, ktoré vykonávajú povinné inštalácie, prehliadky, kontroly a opravy záznamového zariadenia v cestnej doprave. Poučenie by malo mať rozsah postačujúci na zabezpečenie toho, aby tieto osoby mohli plne a kvalifikovane vykonávať kontroly opísané v tejto prílohe a aby členské štáty boli schopné konať v trestnom stíhaní osôb, o ktorých sa zistilo, že zneužívali, alebo sa pokúsili zneužiť systém.
- 1.10. Tieto usmernenia a odporúčania nie sú vyčerpávajúce a môžu sa vyskytnúť okolnosti, za ktorých uplatňovanie týchto odporúčaní nemôže dosiahnuť požadovaný výsledok (napríklad v prípadoch, keď referenčný kábel nie je možné pripojiť k snímaču pohybu). Za týchto okolností by sa členské štáty mohli nabádať, aby vyvinuli alternatívne metódy, pri ktorých sa dá overiť, že sú rovnako účinné. Takéto alternatívne opatrenia by sa mohli využívať v širšej miere spoločne v rámci spoločenstva zabezpečujúceho dodržiavanie predpisov.
- 1.11. Okrem toho, hoci toto odporúčanie Komisie je určené pre obidva typy tachografov vymedzené v nariadení (EHS) č. 3821/85 a v jeho prílohách, členské štáty už mohli zaviesť metódy, postupy a usmernenia týkajúce sa kontrol analógových tachografov a odhaľovania manipulačných zariadení. Toto odporúčanie Komisie sa teda nemá posudzovať ako náhrada alebo odklon od už zavedených opatrení, ale ako ich ďalšia podpora, najmä v súvislosti s digitálnym tachografom, kde sa metodika môže líšiť, ale cieľ zostáva rovnaký. Odporúča sa, aby sa opatrenia, ak sa už uplatňujú na kontrolu analógových tachografov, mohli v prípade potreby rozšíriť tak, aby zahŕňali aj digitálne tachografy (napríklad v situáciách súvisiacich s platbou dielňam za vykonávanie osobitných úloh, ktoré im prideliť kontrolní úradníci, ktorí odoslali vozidlo do schválenej dielne, ako je opísané v oddiele F).
- 1.12. Členské štáty by si mali veriť a mali by cítiť podporu pri stanovovaní svojich metód a procesov v národných stratégiách zabezpečujúcich dodržiavanie predpisov v súvislosti s riešením a rozpracúvaním hrozieb pre systém tachografu. Takéto osvedčené postupy by mohli prevziať ostatné členské štáty.

⁽¹⁾ ITSEC – Kritériá hodnotenia bezpečnosti informačných technológií, 1991, verzia 1.2.

⁽²⁾ Technické poznámky SVC. „Správa o útokoch na bezpečnosť digitálneho tachografu a o riziku spojenom so zavedením adaptérov, ktorými majú byť vybavené ľahké úžitkové vozidlá“. Obmedzená distribúcia pre národných manažérov rizík (29. novembra 2007).

Kapitola 2: Účinné kontroly na cestách

A. Organizácia a vybavenie

- 2.1. Kontrolní úradníci by mali byť na vykonávanie úplných a účinných kontrol plne vybavení a riadne vyškolení. Mali by prinajmenej vlastniť kontrolné karty a mať relevantné prostriedky na sťahovanie dátových súborov z jednotky vozidla a karty vodiča a byť schopní analyzovať tieto dátové súbory a výpisy zo záznamového zariadenia podľa prílohy IB v spojení s listmi a diagramami z typov podľa prílohy 1. Kontrolní úradníci by mali byť vybavení aj softvérom schopným analyzovať takéto údaje rýchlo a s minimálnym nepohodlím, pretože je známe, že za účelom odhalenia manipulačných zariadení nie je možné tieto výpisy ľahko analyzovať na ceste vzhľadom na dĺžku a obsah niektorých takýchto súborov, ktoré by bolo treba vytlačiť.
- 2.2. Keď kontrolní úradníci vykonávajú kontroly, či už na ceste, alebo v priestoroch podniku, a či sa venujú kontrole dodržiavania počtu hodín najazdených vodičom, alebo skúškam technickej spôsobilosti prípadne iným druhom kontrol, mohli by, pokiaľ je to možné, využiť aj príležitosť na odskúšanie správneho fungovania a používanie tachografu a mohli by pri takých kontrolách odhaliť používanie manipulačných zariadení.
- 2.3. S týmto cieľom sa odporúča, aby sa členské štáty pokúsili organizovať kontroly vozidiel na prítomnosť manipulačných zariadení v spojení s inými kontrolami (ako sú skúšky technickej spôsobilosti, kontrola dodržiavania pravidiel týkajúcich sa počtu hodín najazdených vodičom atď.) a aby sa indikatívne najmenej 10 % z celkového počtu kontrolovaných vozidiel kontrolovalo na prítomnosť manipulačných zariadení. Zostáva úlohou členských štátov určiť príslušnú metodiku a okolnosti príslušné na vykonávanie takýchto doplnkových skúšok, no obsah by sa mohol odzrkadliť v ich celkovej národnej stratégii zabezpečujúcej dodržiavanie predpisov.
- 2.4. Účinné kontroly by sa mohli vykonávať napríklad s použitím týchto metód:

dva kontrolné body s analýzou rýchlosti alebo vzdialenosti (pozri B);

jeden kontrolný bod s podrobnou analýzou údajov (pozri C);

jeden kontrolný bod založený na technickej kontrole (pozri D).
- 2.5. Ak sa kontrolný úradník domnieva, že zhromaždil dostatočné dôkazy, mohol by odoslať vozidlo do dielne na vykonanie ďalších skúšok (pozri E).
- 2.6. Členské štáty môžu, samozrejme, vždy stanoviť doplňujúce alebo alternatívne metódy kontroly vozidiel.

B. Metódy dvoch kontrolných bodov s analýzou skutočnej rýchlosti alebo vzdialenosti vozidiel

- 2.7. Kontrola rýchlosti v konkrétnom čase: na uplatnenie tejto metódy by kontrolní úradníci, ktorí používajú pevné alebo mobilné kamery alebo prístroje na meranie rýchlosti, mohli merať skutočnú rýchlosť vozidla pred jeho zastavením pri cestnej kontrole v konkrétnom čase. Potom by mohli stiahnuť z jednotky vozidla (JV) súbor s podrobnými záznamami o rýchlosti za 24 hodín a porovnať rýchlosť zaznamenanú v tomto konkrétnom čase s rýchlosťou nameranou pred niekoľkými kilometrami. Táto metóda vyžaduje len to, aby sa v kontrolnom bode porovnali dve čísla po stiahnutí súboru s podrobnými záznamami o rýchlosti za 24-hodín.
- 2.8. Kontrola pevnej vzdialenosti v konkrétnom čase: na uplatnenie tejto metódy by sa mohol zvoliť kontrolný bod v známej vzdialenosti od konkrétneho miesta, v ktorej majú kontrolní úradníci zariadenia alebo prostriedky na zaznamenanie času, keď sa identifikované vozidlo zastavilo alebo minulo tento konkrétny bod (potvrdenky o zaplatení mýta, kamerové záznamy, správy hraničných kontrol atď.). V kontrolnom bode by potom orgány zabezpečujúce dodržiavanie predpisov mohli stiahnuť z jednotky vozidla súbor s podrobnými záznamami o rýchlosti za 24 hodín a rýchlo porovnať priemernú rýchlosť zaznamenanú medzi kontrolným bodom a konkrétnym miestom s rýchlosťou vypočítanou zo známej vzdialenosti a z času potrebného na dosiahnutie kontrolného bodu.
- 2.9. Pri obidvoch metódach potrebujú orgány zabezpečujúce dodržiavanie predpisov v kontrolnom bode len porovnať dve čísla po tom, čo stiahli súbor s podrobnými záznamami o rýchlosti za 24 hodín a zmerali alebo vypočítali skutočnú priemernú rýchlosť. Akýkoľvek významný rozdiel by mohol vzbudiť podozrenie kontrolného úradníka, že bolo použité manipulačné zariadenie. Kontrolný úradník by potom mohol odoslať vozidlo do dielne bez toho, aby musel nevyhnutne vykonať ďalšie kontroly na mieste.
- 2.10. Pokiaľ ide o údaje z typu tachografov podľa prílohy IB, všetky súbory, ktoré sú stiahnuté zo záznamového zariadenia alebo cez záznamové zariadenie, musia byť sprevádzané príslušným digitálnym podpisom, ktorý na začiatku vygenerovala jednotka vozidla alebo karta vodiča, aby sa overila pravosť a neporušenosť údajov, a kontrolní úradníci by mohli tiež skontrolovať, či sú stiahnuté aj tieto informácie.

C. Metódy jedného kontrolného bodu založené na podrobnej analýze stiahnutých údajov

- 2.11. Ak sa manipulačné zariadenie používa, keď sa vykonáva cestná kontrola, alebo sa používalo do času krátko pred kontrolou, náznaky manipulácie by sa mohli zistiť pomocou niekoľkých jednoduchých postupov.
- 2.12. Pre overenie podozrenia o prítomnosti manipulačného zariadenia, ktoré by oprávnilo kontrolných úradníkov urobiť akékoľvek kroky, ktoré považujú za potrebné na jeho odhalenie, by kontrolní úradníci mohli:
- Porovnať činnosti vodiča stiahnuté z karty alebo z jednotky vozidla s akýmkoľvek iným dokumentom v papierovej forme vo vozidle a s vyhláseniami vodiča. Nezrovnalosť medzi týmito údajmi by mohla viesť k vzniku podozrenia. V takom prípade by orgán zabezpečujúci dodržiavanie predpisov mohol pokračovať v skúmaní.
 - Preskúmať *súbor udalostí a porúch uložený* v jednotke vozidla, najmä z posledných 10 dní:
 - pokus o narušenie bezpečnosti,
 - prerušenie napájania (najdlhšia udalosť)
 - chyba údajov o pohybe (najdlhšia udalosť)
 - porucha snímača
- Ak vodič nie je schopný vysvetliť a odôvodniť podstatu každej udalosti alebo poruchy, orgán zabezpečujúci dodržiavanie predpisov by mohol pokračovať v skúmaní.
- Preskúmať *súbory technických údajov* uložené v jednotke vozidla, a najmä:
 - údaje nastavenia času
 - kalibračné údaje (5 posledných kalibrácií, názov dielne a číslo jej karty)
 - Posledne uvedené údaje sú užitočné na zistenie príliš veľkého počtu kalibračných krokov, čo môže znamenať, že sa vykonali s ukradnutou kartou dielne (alebo s kartou dielne ohlásenou ako stratená). Odporúča sa, aby kontrolní úradníci skontrolovali u svojho orgánu vydávajúceho karty ⁽¹⁾ status takýchto kariet dielne, ktoré boli identifikované, a overili ich platnosť v čase, keď boli použité na kalibráciu jednotky vozidla.
- 2.13. Ak je kontrolný úradník aj po preskúmaní všetkých údajov uvedených v odsekoch 2.14 až 2.19 presvedčený, že niečo nie je v poriadku, mohol by stiahnuť súbor s podrobnými záznamami o rýchlosti za 24 hodín a skontrolovať, ešte vždy pomocou svojho softvéru, či došlo k nereálnym zvýšeniam alebo zníženiam zrýchlenia vozidla, a prípadne aj to, či je profil jazdy v súlade s inými dokumentmi v papierovej forme vo vozidle a s vyhláseniami vodiča (počet zastávok, rýchlosť v horskej alebo mestskej oblasti...). Tieto fakty spolu s predtým uvedenými skutočnosťami by mohli byť dôvodom na podozrenie, že vo vozidle je prítomné manipulačné zariadenie.
- 2.14. Táto metóda vyžaduje v kontrolnom bode príslušný softvér schopný vytvoriť čitateľné zobrazenie časového profilu rýchlosti s cieľom presne určiť neobvyklé zmeny v zrýchľovaní alebo spomaľovaní, aby sa zvýraznili a všeobecnejšie automaticky signalizovali:
- nereálne zvýšenia alebo zníženia zrýchlenia vozidla;
 - všetky podozrivé kalibrácie jednotky vozidla;
 - prerušenie napájania.

D. Metódy jedného kontrolného bodu založené na technickej kontrole pečatí

- 2.15. Keď je to možné a bezpečné, kontrolný úradník by mohol skontrolovať pečate. Ak pečate chýbajú, sú porušené alebo poškodené, mal by požiadať vodiča, aby odôvodnil situáciu.

⁽¹⁾ Žiadosti adresované iným orgánom vydávajúcim karty by sa mali posielat cez TACHONET.

- 2.16. Ak je vodič schopný poskytnúť písomné vyhlásenie, ktoré dáva dôvod pre krok uvedený v kapitole V oddiele 4 prílohy 1 alebo v požiadavke 253 prílohy IB k nariadeniu (EHS) č. 3821/85, potom by kontrolný úradník mohol požiadať vodiča, aby odišiel do dielne a nechal opätovne zapečatiť systém a prekalibrovať zariadenie.
- 2.17. V opačnom prípade by to mohlo predstavovať priestupok a odporúča sa, aby bol vodič spolu s vozidlom okamžite odoslaný do schválenej dielne za sprievodu kontrolného úradníka na prekontrolovanie zariadenia, ako sa predpokladá v nasledujúcej kapitole 3.

E. Odoslanie vozidla do dielne

- 2.18. Ak po cestnej kontrole vykonanej pomocou predchádzajúcich metód stále existuje podozrenie, že vozidlo je vybavené manipulačným zariadením, kontrolný úradník by mohol poslať vozidlo do schválenej dielne. Kontrolný úradník alebo príslušný vnútroštátny orgán by mohli byť splnomocnení nariadiť schválenej dielni, aby vykonala osobitné skúšky určené na odhalenie prítomnosti manipulačných zariadení.
- 2.19. Tieto osobitné skúšky umožnia vo väčšine prípadoch odhalenie nesprávneho spárovania medzi snímačom pohybu a jednotkou vozidla, čo môže indikovať prítomnosť manipulačného zariadenia. Medzi tieto skúšky by mohli patriť (pozri opis v kapitole 3):
- prehliadka pečatí a inštalačných štítkov;
 - skúška referenčného kábla;
 - analýza stiahnutých dátových súborov.
- 2.20. Ak sa zistí prítomnosť manipulačného zariadenia, potom nezávisle od toho, či ho vodič použil alebo nepoužil, by sa celé záznamové zariadenie (a to vrátane samotného manipulačného zariadenia, jednotky vozidla alebo jej komponentov a karty vodiča) mohlo demontovať z vozidla a použiť ako dôkaz.
- 2.21. Kontrolný úradník by okrem toho mohol dodatočne požiadať schválené dielne, aby skontrolovali, či záznamové zariadenie: a) riadne funguje; b) správne zaznamenáva a ukladá údaje; c) či sú kalibračné údaje správne.
- 2.22. V prípade vozidiel vybavených typom záznamového zariadenia podľa prílohy IB, a len po stiahnutí všetkých dátových súborov a ich analyzovaní (pri neporušených digitálnych podpisoch) a po skontrolovaní, že vo vozidle nie je žiadne manipulačné zariadenie, sa odporúča, aby bolo záznamové zariadenie prekalibrované a aby bol pripevnený nový inštalačný štítok. Okrem toho sa odporúča, aby schválená dielňa znovu zapečatila systém len pod vedením kontrolného orgánu.
- 2.23. Pokiaľ ide o záznamové zariadenie vyhovujúce prílohe 1, po demontáži manipulačného zariadenia by sa mohlo skontrolovať jeho riadne fungovanie a správna činnosť, mohlo by sa plne prekalibrovať a mohol by sa k nemu pripevniť nový inštalačný štítok. Odporúča sa, aby schválená dielňa potom mohla znovu zapečatiť systém len pod dohľadom kontrolného orgánu.

F. Kontrola vozidiel alebo údajov v priestoroch spoločnosti

- 2.24. Odporúča sa, aby príslušné orgány členského štátu využili možnosť kontrolovať vozidlá (a jednotky vozidiel) a vodičov (a karty vodičov), ktorí môžu byť na mieste počas kontroly priestorov podniku.
- 2.25. Údaje, ktoré spravuje podnik, sa musia uchovávať najmenej jeden rok a sprístupniť pre inšpekciu, kedykoľvek o to kontrolný úradník požiada. Preto by kontrolní úradníci v rámci svojich štandardných kontrolných postupov mohli skontrolovať každé vozidlo, ktoré nájdú v priestoroch podniku, a mohli by vykonať všetky možné skúšky alebo činnosti, ktoré považujú za náležité, pričom by však museli obmedziť na minimum zdržiavanie vodičov a vozidiel.
- 2.26. kété kontroly v priestoroch spoločnosti by mohli zohľadňovať aj prípadnú prítomnosť nerovnako vybavených vozidiel a záznamov pochádzajúcich zo záznamových zariadení jednak typu uvedeného v prílohe I a jednak typu uvedeného v prílohe IB. Bolo by vhodné, aby kontrolní úradníci boli na túto možnosť pripravení a patrične vybavení.

ZHRNUTIE**ZABRÁNENIE ÚTOKOM PROTI DIGITÁLNYM TACHOGRAFOM****KONTROLY NA CESTÁCH ALEBO V PRIESTOROCH PODNIKU**

Národné stratégie zabezpečujúce dodržiavanie predpisov by sa mohli rozvinúť s cieľom podporiť účinné kontroly dodržiavania predpisov a s nimi spojené prehliadky vozidiel, ktoré môžu byť vybavené manipulačnými zariadeniami, a to buď na cestách, alebo počas kontrol v priestoroch podnikov.

Riadne vyškolení a vybavení kontrolní úradníci by boli schopní rýchlo pristupovať k údajom z jednotky vozidla, sťahovať a analyzovať tieto údaje a pohotovo vykonávať kontroly, a boli by schopní vykonávať podobné analýzy údajov uložených elektronicky alebo v kombinácii s listami, diagramami a výpismi.

Členské štáty by mohli vypracovať stratégie s cieľom zabezpečiť, aby vozidlá pri kontrole na prítomnosť manipulačných zariadení mohli byť do roku 2010 kontrolované pomocou jednej z týchto metód:

- dva kontrolné body s analýzou skutočnej rýchlosti a vzdialenosti;
- jeden kontrolný bod s podrobnou analýzou stiahnutých údajov;
- jeden kontrolný bod na základe technickej kontroly pečatí.

Indikatívne by bolo možné, aby sa 10 % kontrolovaných vozidiel (či už formou skúšky technickej spôsobilosti, kontroly dodržiavania počtu hodín najazdených vodičom alebo iných kontrol) kontrolovalo aj na prítomnosť manipulačných zariadení, hoci zostáva úlohou členských štátov vyvinúť najúčinné prostriedky a vymedziť ich vo svojej stratégii.

Ak sa nájdu dostatočné dôkazy pre odôvodnené podozrenie, kontrolní úradníci by mohli poslať vozidlo do schválenej dielne na vykonanie ďalších skúšok.

Ak sa zistia manipulačné zariadenia, nezávisle od toho, či ich vodič použil, alebo nepoužil, odporúča sa, aby záznamové zariadenie bolo z vozidla demontované a použité ako dôkaz v súlade s vnútroštátnymi procedurálnymi pravidlami týkajúcimi sa narábania s takými dôkazmi. Kontrolní úradníci by mohli uplatňovať príslušné súvisiace procesy a pokuty vždy, keď by sa zistilo využívanie takéhoto zariadenia, pretože to predstavuje veľmi vážny priestupok.

Kapitola 3: Odborná príprava, vybavenosť a osvedčené postupy

- 3.1. Zatiaľ čo členské štáty by mali zabezpečiť, aby kontrolní úradníci boli riadne odborne pripravení na plnenie svojich úloh, mohla by sa uskutočniť aj adekvátna odborná príprava pre všetky ostatné relevantné strany; bolo by výhodné a veľmi žiaduce, aby sa medzi členskými štátmi usporiadali spoločné návštevy a koordinácie pre kontrolných úradníkov s cieľom zosúladiť osvedčené postupy a rozširovať medzi odborníkmi poznatky získané zo skúseností.
- 3.2. Kontrolní úradníci by mali byť náležite vybavení na vykonávanie širokého spektra kontrol súvisiacich s digitálnym tachografom. To znamená, že by mali mať k dispozícii príslušné nástroje na čítanie, tlačenie a sťahovanie údajov z takýchto záznamových zariadení. Členské štáty by mohli vynaložiť úsilie na zabezpečenie toho, aby bol takto vybavený dostatočný počet ich kontrolných úradníkov.
- 3.3. Osvedčené postupy na zisťovanie a prevenciu, tak počas cestných kontrol, ako aj v priestoroch podniku (ako je používanie referenčného kábla, technika pevnej vzdialenosti, zisťovanie nenormálnych stôp po rýchlej jazde alebo profilov vzdialenosti, prerušenia napájania, porušenie pečate) by sa mohli spoločne využívať a podporovať v rámci subjektov zabezpečujúcich dodržiavanie predpisov.

Kapitola 4: Prehliadky v dielňach

Dielne a montážne firmy tvoria veľmi dôležitú súčasť bezpečnosti tachografového systému bez ohľadu na to, či je záznamovým zariadením analógový alebo digitálny tachograf. Ich schválenie a povolenie sa musí opierať o prehľadný súbor vnútroštátnych kritérií, ktorý stanovuje ich spoľahlivosť a dôveryhodnosť. Na tento účel sa členským štátom odporúča zabezpečiť, aby dielne, ktoré majú povolené inštalovať, aktivovať, kalibrovať, prehliadať a opravovať záznamové zariadenia, boli schválené, pravidelne kontrolované, certifikované a vybavené včasnými, relevantnými aktualizáciami a informáciami. Ďalej sa odporúča, aby príslušné orgány poskytli montážnym firmám a dielňam jednoznačné pokyny a poučenia o ich povinnostiach a zodpovednosti, najmä pokiaľ ide o chápanie svojej úlohy v súvislosti s celkovou bezpečnosťou systému. Okrem toho sa odporúča, aby orgány, ktoré schvaľujú dielne a montážne firmy, poskytovali prostredníctvom Komisie všetkým ostatným členským štátom presné a pravidelne aktualizované informácie týkajúce sa značenia pečatí a dielcov a postavenia každej dielne na svojom území.

A. Právny základ

- 4.1. Vozidlá budú spravidla povinné ísť do dielne na prehliadku vždy, keď:
 - a) je potrebná prehliadka tachografu v súlade s prílohami k nariadeniu (EHS) č. 3821/85;
 - b) vozidlo je podrobované každoročnej kontrole technickej spôsobilosti podľa ustanovení prílohy II k smernici 96/96/ES;
 - c) kontrolný úradník pošle vozidlo do dielne, aby sa vykonala podrobnejšia prehliadka záznamového zariadenia;
 - d) záznamové zariadenie je potrebné opraviť alebo vymeniť.
- 4.2. Pri všetkých týchto príležitostiach by dielne alebo montážne firmy mohli dostať pokyn, aby vizuálne a fyzicky skontrolovali, či je záznamové zariadenie zapečatené a či záznamové zariadenie má svoj opisný štítok výrobcu a inštalčný štítok.
- 4.3. Príslušný orgán členského štátu by mohol dielňam pravidelne pripomínať, že vždy, keď skontrolujú a opätovne zapečatia tachografový systém a pripevnia k nemu inštalčný štítok, dielňa tým fakticky potvrdzuje, že systém je bezpečný, že funguje správne, riadne zaznamenáva údaje a že k záznamovému zariadeniu nie je pripojené žiadne manipulačné zariadenie.
- 4.4. Dielňam by sa mohlo pripomínať, že môžu spáchať vážny priestupok, ak vedome znovu zapečatia tachografový systém bez toho, aby najprv odstránili ľubovoľné manipulačné zariadenie, ktoré samé nájdu, alebo požiadali o demontovanie manipulačného zariadenia pred opätovným zapečatením. Ak sa neskôr zistí, že manipulačné zariadenie je prítomné, bez ohľadu na to, či sa používalo alebo nepoužívalo, a že dielňa napriek tomu opätovne zapečatila systém a pripevnila naň inštalčný štítok, potom by bolo možné dielňu a jednotlivé montážne firmy brať na zodpovednosť za vážny priestupok.
- 4.5. Odporúča sa, aby vzhľadom na dôležitú úlohu, ktorú zohrávajú dielne a montážne firmy v súvislosti s bezpečnosťou systému, príslušné orgány členského štátu zvážili náležité sankcie, ktoré môžu dokonca viesť k strate schválenia alebo oprávnenia vykonávať prácu na tachografoch, ak už sa na dielňu nie je možné spoliehať.
- 4.6. Naopak, členské štáty by mohli pripomenúť dielňam, že majú právo odmietnuť vykonávanie akýchkoľvek ďalších prehliadok alebo kalibrácií na ľubovoľnom vozidle, ak majú podozrenie, alebo vedia, že vo vozidle je namontované manipulačné zariadenie. Príslušné orgány by mohli podporiť dielňu, ak táto trvá na tom, aby bolo manipulačné zariadenie demontované prv, ako bude pokračovať v prehliadke. Dielňa môže vždy odmietnuť buď znovu zapečatiť pripojenia rozhrania alebo pripevniť inštalčný štítok, pokiaľ manipulačné zariadenie nebude odstránené.
- 4.7. Členské štáty, ktoré to považujú za vhodné, by mohli požadovať, aby schválené dielne podávali správy o faktoch opísaných v odsekoch 4.4 až 4.6.
- 4.8. Alternatívne by členské štáty, ktoré nepovažujú takúto činnosť dielne za primeranú, mohli namiesto toho dať dielňam pokyn, aby takéto správy uchovali na konkrétne obdobie a na požiadanie ich sprístupnili príslušnému orgánu. Toto obdobie by mohlo trvať najmenej 24 mesiacov, čo by bolo v súlade s minimálnym obdobím medzi prehliadkami záznamového zariadenia.
- 4.9. Dielňam by sa mohlo tiež pripomenúť, že samotná demontáž manipulačného zariadenia z vozidla nemusí nevyhnutne zbaviť prevádzkovateľa alebo vodiča zodpovednosti za akékoľvek priestupky, pretože je veľmi pravdepodobné, že údaje, ktoré boli predtým zaznamenané a uložené v jednotke vozidla alebo v kartách jednotlivých vodičov, mohli už byť zmanipulované. Ak by dielňa neohlásila danú záležitosť, mohla by sama prispieť k akýmkoľvek priestupkom spáchaným týmito prevádzkovateľmi alebo vodičmi a mohla by očakávať, že v prípade prichytenia by čelila rovnakým postihom.
- 4.10. Napriek tomu dielne a montážne firmy by mohli oznámiť používanie alebo prítomnosť manipulačných zariadení príslušnému orgánu, ktorý by zase mohol napríklad zvážiť odmenu alebo stimulačné schémy s cieľom nabádať dielne, aby poskytovali informácie prispievajúce k odhaleniu alebo zabráneniu používania manipulačných zariadení alebo iných foriem útokov na systém.
- 4.11. Usmernenia a odporúčania uvedené ďalej v texte nie sú vyčerpávajúce a mohli by sa vyskytnúť okolnosti, za ktorých sa uplatňovaním týchto odporúčaní nedosiahne požadovaný výsledok (napríklad v prípadoch, keď sa referenčný kábel (oddiel 1.23) nedá pripojiť k snímaču pohybu). Za takých okolností by členské štáty mohli vyvinúť alternatívne metódy, ktoré sú rovnako účinné. Takéto alternatívne opatrenia by sa mohli spoločne využívať v rámci širšieho spoločenstva zabezpečujúceho dodržiavanie predpisov.

- 4.12. Keďže tieto usmernenia sa vzťahujú na obidva typy tachografov vymedzené v nariadení (ES) č. 3821/85 a v prílohách k nemu, členské štáty už mohli okrem toho zaviesť metódy, postupy a usmernenia týkajúce sa kontrol analógových tachografov a odhaľovania manipulačných zariadení. Usmernenia v tomto odporúčaní Komisie by sa teda nemali posudzovať ako náhrada alebo odklon od už zavedených opatrení, ale ako ich ďalšia podpora, najmä v súvislosti s digitálnym tachografom, kde sa metodika môže líšiť, ale cieľ zostáva rovnaký. Odporúča sa, aby sa opatrenia, ak sa už uplatňujú na kontrolu analógových tachografov, mohli prípadne rozšíriť tak, aby zahŕňali aj digitálne tachografy. Napríklad v situáciách súvisiacich s platbou dielňam za vykonávanie osobitných úloh, ktoré im prideliť kontrolní úradníci, ktorí odoslali vozidlo do schválenej dielne.

B. Porušené alebo chýbajúce pečate

- 4.13. Dielne môžu vždy skontrolovať, či pečate chýbajú, sú porušené alebo poškodené.
- 4.14. Vozidlo by sa za žiadnych okolností nemalo znovu zapečatiť alebo vybaviť inštaláčnym štítkom, pokiaľ systém nebol obnovený tak, aby spĺňal požiadavky nariadenia.
- 4.15. Dielne by mohli zaznamenať v správe o prehliadke alebo v registri skutočnosť, že pečate chýbajú, a vykonať ďalšie kontroly (ako je kontrola referenčného kábla) a prehliadky s cieľom ubezpečiť sa, že vo vozidle nie je prítomné žiadne manipulačné zariadenie.
- 4.16. Ak boli pečate, ako sa uvádza v kapitole V ods. 4 prílohy I a v požiadavke 252 prílohy IB k nariadeniu č. 3821/85, odstránené v prípade núdze, alebo sa má inštalovať alebo opraviť obmedzovač rýchlosti, potom pri každej príležitosti, keď bola porušená pečať, musí sa vypracovať a sprístupniť príslušnému orgánu písomné vyhlásenie uvádzajúce dôvod takéhoto konania.
- 4.17. V opačnom prípade by dielňa mohla vykonať úplnú kontrolu pomocou nižšie uvedených odporúčaných metód a podať príslušnému orgánu presnú správu o tom, čo sa urobilo a zistilo.

C. Analýza záznamov s údajmi

- 4.18. Údaje, ktoré by sa mohli stiahnuť v dielni, podľa možnosti po ich overení digitálnym podpisom, a zahrnúť do správy o audite, by mali najmä v prípade digitálneho tachografu spĺňať požiadavky obsiahnuté v oddiele 4.4 (Všeobecné bezpečnostné požiadavky na snímač pohybu) a v oddiele 4.4 (Všeobecné bezpečnostné požiadavky na jednotku vozidla) doplnku 10 prílohy IB k nariadeniu č. 3821/85. Doplnok 1 poskytuje úplný zoznam informácií v správe o audite.
- 4.19. Dielňa by tiež mohla stiahnuť a analyzovať *dátový súbor udalostí a porúch* obsiahnutý v jednotke vozidla. Medzi tieto udalosti a poruchy (pozri tiež úplný zoznam v Doplnku 2) patria napríklad:
- pokus o narušenie bezpečnosti;
 - chyba pri overovaní snímača pohybu;
 - neoprávnená zmena snímača pohybu;
 - neoprávnené otvorenie puzdra;
 - udalosť prerušenie napájania
 - alebo porucha snímača.
- 4.20. Zistiť používanie manipulačného zariadenia po jeho demontáži je tiež ťažké. No kontrolou dátového súboru udalostí a porúch by sa mohli odhaliť prípady, keď došlo k prerušeniu napájania, ktoré sa nedá vysvetliť. Preskúmaním podrobnej stopy rýchlosti by sa okrem toho mohlo naznačiť anomálie signálu o rýchlosti. Nereálne spomalenia a zrýchlenia by mohli byť symptomatické pre zapínanie a vypínanie manipulačného zariadenia.
- 4.21. Dielne by za každých okolností mohli vytlačiť výpis a pripojiť ho k inšpekčnej správe alebo k inšpekčnému registru (pozri kapitolu 4) s prípadnými odkazmi na všetky údaje stiahnuté pomocou karty dielne.

- 4.22. Ak údaje z jednotky vozidla nemožno stiahnuť pomocou karty dielne, možno jednotku vozidla považovať za nesprávne fungujúcu alebo porušenú. V takých prípadoch by sa dielňa mohla pokúsiť o opravu záznamového zariadenia. Ak ani takéto pokusy o opravu neumožnia stiahnuť údaje, dielňa by mala vydať osvedčenie o nestiahnuteľnosti a jeho kópiu priložiť k správe o inšpekcii.
- 4.23. Odporúča sa tiež, aby si vodiči uchovali každé osvedčenie o nestiahnuteľnosti, ktoré im vydá dielňa, pre prípad, že budú neskôr kontrolovaní pri používaní vozidla s nesprávne fungujúcim digitálnym tachografom. Okrem toho sa odporúča, aby v prípade, ak vodič zmení vozidlo, takéto osvedčenia potom zostali vo vozidle dovtedy, kým dopravný podnik nebude môcť prevziať potvrdenie o osvedčení ako súčasť celkových povinností spojených s vedením záznamov a nebude môcť dať záznamové zariadenie opraviť.

D. Kontrola párovania medzi snímačom pohybu a jednotkou vozidla

- 4.24. Ak sa zistí, že od poslednej prehliadky sa vyskytli niektoré údaje opísané v predchádzajúcom oddiele, dielňa by mohla vykonať porovnanie medzi identifikačnými údajmi snímača pohybu zapojeného do prevodovky a identifikačnými údajmi spárovaného snímača pohybu zaregistrovaného v jednotke vozidla.
- 4.25. Používanie referenčného kábla je účinný prostriedok testovania, či boli vo vozidle nainštalované niektoré typy manipulačných zariadení. Referenčný kábel je zapojený do zadnej časti jednotky vozidla a jeho druhý koniec je pripojený k snímaču pohybu. Ak snímač pohybu nebol v prevodovke spárovaný s jednotkou vozidla, vyvolá sa „udalosť chyba údajov o pohybe“ alebo porucha snímača. Toto hlásenie bude naznačovať prítomnosť manipulačného zariadenia. Ak by sa vyskytla takáto udalosť, vozidlo by sa mohlo skontrolovať na prítomnosť skrytých zariadení.
- 4.26. Alternatívne by sa snímač pohybu počas kontroly mohol odpojiť a demontovať. Ak sa neurobil žiadny zásah do systému digitálneho tachografu, objaví sa chybové hlásenie (žadný snímač pohybu). No ak sa takéto chybové hlásenie neobjaví, naznačí to prítomnosť iného, skrytého snímača pohybu alebo niektorého iného elektronického manipulačného zariadenia.
- 4.27. Treba poznamenať, že pred použitím metódy referenčného kábla musia technickí pracovníci dielne (alebo kontrolní úradníci) vložiť svoju dielenskú kartu (alebo kontrolnú kartu), aby poskytli vysvetlenie, prečo sa vyskytla „udalosť prerušenie napájania“ a zaznamenala sa v *súbore udalostí a porúch* jednotky vozidla. Nesplnenie tejto povinnosti môže počas ďalšej prehliadky spôsobiť nesprávnu indikáciu, že sa buď vodič, alebo prevádzkovateľ mohol pokúsiť o útok na bezpečnosť snímača pohybu.
- 4.28. Alternatívne by sa dali, hoci to nie je vždy možné, porovnávať značenia na snímači pohybu na prevodovke s identifikačnými údajmi spárovaného snímača pohybu zaznamenanými v jednotke vozidla. Dielne by preto mohli vykonávať tieto činnosti:
- Porovnanie informácií zaznamenaných na inštaláčnom štítku s informáciami obsiahnutými v zázname jednotky vozidla. Ak sa zistí, že sa tieto informácie nezhodujú, mohli by sa o tom informovať orgány členského štátu zabezpečujúce dodržiavanie predpisov a udalosť by sa mohla zaznamenať v inšpekčnej správe a inšpekčnom registri.
 - Porovnanie identifikačného čísla snímača pohybu vytlačeného na kryte snímača pohybu s informáciami obsiahnutými v zázname jednotky vozidla. V prípade potreby by sa mohol použiť nástroj elektronickej skúšky na kontrolu elektronickej identifikácie snímača pohybu. Ak existuje akákoľvek nehoda identifikačných čísel, možno predpokladať, že vozidlo je vybavené manipulačným zariadením. Bolo by možné informovať orgány členského štátu zabezpečujúce dodržiavanie predpisov a udalosť by sa mohla zaznamenať v inšpekčnej správe a inšpekčnom registri.

E. Osobitné postupy ako výsledok cestnej kontroly

- 4.29. Kontrolní úradníci by mohli odoslať podozrivé vozidlo do dielne. Za týchto okolností by kontrolní úradníci mohli najprv dať pokyn dielňam a montážnym firmám, aby stiahli všetky dátové súbory z jednotky vozidla. Medzi tieto súbory patrí *Tieto súbory musí správať príslušný digitálny podpis*.
- 4.30. Mohla by sa vykonať úplná kontrola zaznamenaných údajov, a to aj pomocou technických prostriedkov (referenčný kábel, kontrola pečatí...).
- 4.31. Ak sa zistia vážne nezrovnalosti, ale neodhalí sa manipulačné zariadenie, mohol by sa urobiť záver, že manipulačné zariadenie bolo použité a demontované. V takom prípade by mal kontrolný úradník podľa článku 2 smernice 2006/22/ES informovať orgán pre koordináciu činností spojených so zabezpečením dodržiavania predpisov a/alebo styčný orgán v rámci Spoločenstva podľa článku 7 uvedenej smernice, ak je vozidlo registrované v inom členskom štáte. To by mohlo viesť k ďalšiemu prešetovaniu, pokiaľ ide o vozidlo podniku.

KAPITOLA 5: Správa a audit dielní

- 5.1. Dielne by mohli vypracovať inšpekčnú správu pre každú prehliadku jedného vozidla, ak sa vyžaduje prehliadka záznamového zariadenia, či už je prehliadka súčasťou pravidelnej prehliadky, alebo sa vykonáva na žiadosť príslušného vnútroštátneho orgánu. Mohli by tiež zaznamenať v registri zoznam všetkých inšpekčných správ.
- 5.2. Dielňa by mohla uchovávať inšpekčnú správu najmenej po dobu dvoch rokov od času jej vypracovania a vždy, keď o to požiada vnútroštátny príslušný orgán, sprístupniť mu všetky záznamy o prehliadkach a kalibráciách za uvedené obdobie.
- 5.3. Takéto zistenia, ktoré urobí schválená dielňa (záznamy o porušených, poškodených alebo chýbajúcich pečatiach, chýbajúcich štítkoch, neúplné alebo nezhodujúce sa informácie medzi tým, čo bolo zaznamenané v jednotke vozidla, a čo bolo obsiahnuté v snímači pohybu, a každé odhalenie manipulačného zariadenia, kópie výpisov týkajúcich sa *súboru udalostí a porúch* a všetky ďalšie relevantné výpisy), by mohli napríklad tvoriť súčasť formátu pravidelného podávania správ a príslušným orgánom členského štátu sa odporúča zabezpečiť, aby to tak skutočne bolo.
- 5.4. Členské štáty by mohli považovať skutočnosť, že dielne neposkytli riadne zostavené inšpekčné správy, za porušenie pravidiel, čo môže viesť k zrušeniu schválenia dielne.
- 5.5. Členské štáty by mohli vykonávať audity inšpekčných správ a registrov dielne najmenej raz za dva roky. Takéto audity by mohli zahŕňať náhodnú kontrolu inšpekčných správ týkajúcich sa prehliadky a kalibrácie digitálneho tachografu. Aj dielenské karty by sa mohli kontrolovať a pravidelne sťahovať, aby sa zabránilo strate alebo prepísaniu údajov.

ZHRNUTIE**ZABRÁNENIE ÚTOKOM PROTI DIGITÁLNYM TACHOGRAFOM POČAS PREHLIADKY V DIELŇACH**

Pri schvaľovaní a pravidelnej kontrole dielní by členské štáty mali zabezpečiť, aby ich pracovníci boli riadne odborne pripravení a aby mali prístup ku všetkým zariadeniam potrebným na sťahovanie údajov a vykonávanie určitých osobitných skúšok.

Dielne by mohli dostať od svojho príslušného orgánu pokyn, aby opakovane nezapečatili digitálny tachograf, keď bolo zistené manipulačné zariadenie, pokiaľ toto zariadenie nebude odstránené a tachograf nebude plne prekalibrovaný tak, aby správne zaznamenával údaje. Dielne by okrem toho mohli dostať od svojho príslušného orgánu pokyn, aby odstránili inštalčný štítok.

Prehliadky vykonávané dielňami by mohli zahŕňať:

- fyzické kontroly pečatí, inštalčných štítkov a štítkov výrobcu
- analýzu stiahnutých dátových súborov, najmä súboru udalostí a porúch
- alebo prípadne skúšku s metódou referenčného kábla.

Dielne by mohli zaznamenať v inšpekčnej správe chýbajúce alebo poškodené pečate a pripojiť k správe výpis stiahnutých súborov. Inšpekčné správy by sa mohli sprístupniť vnútroštátnym orgánom do dvoch rokov.

Pravidelné kontroly dielní vykonávané členskými štátmi by mohli zahŕňať audit inšpekčných postupov vrátane náhodnej kontroly inšpekčných správ.

Členské štáty by sa mohli uistiť, že dielne informujú príslušný orgán vždy, keď odhalia manipulačné zariadenia alebo zistia vážne nezrovnalosti naznačujúce, že sa použilo a následne demontovalo manipulačné zariadenie.

V takých prípadoch a keď je vozidlo registrované v inom členskom štáte, členské štáty by mohli informovať styčný orgán v rámci Spoločenstva s cieľom prikrčiť k ďalšiemu prešetreniu, pokiaľ ide o vozidlo podniku.

Kapitola 6: Záverečné ustanovenia

- 6.1. Odhalenie a zabránenie používaniu zariadení určených na oklamanie tachografového systému je trvalý proces, ktorého realizácia vyžaduje ustavičnú pozornosť. Technologický pokrok priniesol aj pokrok v metódach a hrozbách vytvorených s cieľom oklamať systém. Preto musia všetky subjekty zaoberajúce sa bezpečnosťou tachografového systému, či už sú to kontrolní úradníci, schválené dielne a montážne firmy, alebo oprávnení prevádzkovatelia a vodiči, plniť svoju úlohu.
 - 6.2. Na vnútroštátnej úrovni by sa členské štáty mali nabádať na získavanie čo možno najväčšieho množstva informácií, na rozvinutie vlastných stratégií v postupoch proti takým hrozbám a mali by sa výrazne podporovať pri výmene takýchto informácií. Členské štáty by mali upozorniť Komisiu na nové alebo odlišné hrozby alebo pokusy o oklamanie systému.
 - 6.3. Na úrovni Spoločenstva bude Komisia pokračovať v skúmaní situácie a v uplatňovaní pravidiel a bude sa usilovať o podporu a spoluprácu všetkých členských štátov a zúčastnených strán odvetvia.
-