

AJÁNLÁSOK

BIZOTTSÁG

A BIZOTTSÁG AJÁNLÁSA

(2009. január 23.)

a menetíró készülékek közúti ellenőrzések alkalmával és jogosultsággal rendelkező műhelyek által végzett ellenőrzésével kapcsolatos helyes végrehajtási gyakorlatra vonatkozó iránymutatásokról

(az értesítés a C(2009) 108. számú dokumentummal történt)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2009/60/EK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályokkal kapcsolatos 3820/85/EGK és a 3821/85/EGK tanácsi rendelet végrehajtásának minimumfeltételeiről és a 88/599/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló 2006. március 15-i 2006/22/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre ⁽¹⁾ és különösen annak 11. cikke (1) bekezdésére,

mivel:

(1) A 2006/22/EK irányelv 11. cikke (1) bekezdése értelmében a Bizottság iránymutatásokat dolgoz ki a végrehajtás helyes gyakorlatára vonatkozóan a közúti ellenőrzések alkalmával az ellenőrzést végző hatósági személyek által vagy a vállalkozások telephelyein vagy a jogosultsággal rendelkező műhelyek és szerelők által elvégzett járműellenőrzésekkel kapcsolatban.

(2) A menetíró készülékek nélkülözhetetlenek a közúti szállítás terén azon időszakok visszakövetésében, amikor a járművezető vezetett vagy pihent, valamint annak biztosításában, hogy az illetékes nemzeti ellenőrző szervek hatékonyan végezhessek el a közúti fuvarozásra vonatkozó szociális jogszabályok végrehajtásának ellenőrzését.

(3) Annak biztosítására, hogy ezek a menetíró készülékek pontosan és megbízhatóan működjenek, és az adatok rögzítése és tárolása garantálható legyen, beszerelésüket követően rendszeres ellenőrzéseket és vizsgálatokat szükséges végezni.

(4) Ugyanakkor úgy tűnik, hogy a rendszeres ellenőrzéseket és vizsgálatokat nem végzik el azzal a gyakorisággal, amely szükséges lenne ahhoz, hogy hatékonyan visszatartsa a befolyásoló eszközöket vagy más hasonló eszközöket alkalmazó járművezetőket és üzemeltetőket.

(5) Szakértői kutatások és adatok szerint a tachográfrendszer megtévesztésére irányuló törekvés széles körben elterjedt az analóg tachográfal ellátott járművek esetében; időközben hasonló módon kísérik meg befolyásolni a digitális tachográfokat is.

(6) Ugyanezek a kutatások kimutatták, hogy számos befolyásolási mód létezik, és ezeket bizonyíthatóan alkalmazzák is a közúti közlekedési ágazatban a tachográf, különösen a digitális tachográf megtévesztésére.

(7) Ezek a törekvések és kísérletek komolyan veszélyeztetik a közúti biztonságot, és elfogadhatatlan módon kedvezőtlenül hatnak a verseny tisztaságára, valamint a közúti közlekedésben részt vevő járművezetők szociális körülményeire.

(8) A digitális tachográfak az analóg tachográfoknál hatékonyabb védelmének következményeként a menetíró készülék befolyásolására irányuló törekvések és kísérletek a korábbiaknál már könnyebben feltárhatók; ezzel a gátlástalan járművezetők és üzemeltetők szempontjából a befolyásoló eszközökkel kapcsolatos tettenérés kockázata megnőtt, ami nyilván jelentős visszatartó hatással bír.

⁽¹⁾ HL L 102., 2006.4.11., 35. o.

- (9) Éppen ezért ennek az ajánlásnak az a célja, hogy bátorítsa és támogassa a tagállamokat olyan eljárások és módszerek elfogadására, amelyek az ágazati kutatások és a technikai szaktudás alapján jelentősen javítanak az ilyen csalási kísérletek megelőzésének és feltárásának lehetőségét.
- (10) Ez az ajánlás különösen azon helyes végrehajtási gyakorlatot rögzíti, amely a Közös Kutatóközpont által végzett kutatás során került megállapításra.
- (11) Ez az ajánlás a kiegészítő közúti ellenőrzésekre vonatkozó javasolt irányelvvel együtt olyan végrehajtási intézkedési csomagot alkot, amelynek célja, hogy jelentősen javítsa a digitális tachográfrendszer megtevesztésére használt eszközök alkalmazásának feltárását és megelőzését.
- (12) Az ebben az ajánlásban előírt intézkedések összhangban vannak a 3821/85/EGK tanácsi rendelet ⁽¹⁾ 18. cikkének (1) bekezdésében létrehozott bizottság véleményével,

AJÁNLJA:

1. Kerüljenek elfogadásra és alkalmazásra az ezen ajánlás mellékletében meghatározott iránymutatások a közúti ellenőrzések alkalmával az ellenőrzést végző hatósági személyek által, illetve a vállalkozások telephelyein vagy a tagállam illetékes hatóságai által jóváhagyott jogosultsággal rendelkező műhelyben a szerelők és technikusok által elvégzett járműellenőrzésekkel kapcsolatban, annak érdekében, hogy a közúti közlekedésben használt menetíró készülékeket befolyásoló eszközök alkalmazásának feltárása és megelőzése jelentősen hatékonyabbá váljon.
2. Kerüljenek alkalmazásra ezek az iránymutatások a 2006/22/EK irányelv 2. cikke szerinti nemzeti végrehajtási stratégiák összefüggésében.

Kelt Brüsszelben, 2009. január 23-án.

a Bizottság részéről
Antonio TAJANI
alelnök

⁽¹⁾ HL L 370., 1985.12.31., 8. o.

MELLÉKLET

AJÁNLÁSOK A MENETÍRÓ KÉSZÜLÉKEKET BEFOLYÁSOLÓ ESZKÖZÖK HASZNÁLATÁNAK FELTÁRÁSÁRA ÉS MEGELŐZÉSÉRE IRÁNYULÓ, A TAGÁLLAMOK ÁLTAL ALKALMAZANDÓ ELLENINTÉZKEDÉSEK ELFOGADÁSÁRA

TARTALOMJEGYZÉK

1. FEJEZET: BEVEZETÉS
2. FEJEZET: HATÉKONY KÖZÚTI ELLENŐRZÉSEK
 - A. Szervezés és felszerelés
 - B. Két ellenőrzési pontos módszerek a jármű valóságos sebessége és az általa megtett út elemzésére
 - C. Egy ellenőrzési pontos módszerek a letöltött adatok részletes elemzése alapján
 - D. Egy ellenőrzési pontos módszerek a plombák műszaki kontrollja alapján
 - E. A jármű műhelybe irányítása
 - F. A jármű és az adatok ellenőrzése a vállalkozás telephelyén
3. FEJEZET: KÉPZÉS, FELSZERELÉS ÉS LEGJOBBAN BEVÁLT GYAKORLAT
4. FEJEZET: ÁTVIZSGÁLÁS A MŰHELYBEN
 - A. Jogonalap
 - B. Feltört vagy hiányzó plombák
 - C. A rögzített adatok elemzése
 - D. A mozgásérzékelő és a járműegység közötti összeköttetés ellenőrzése
 - E. Különleges eljárások a közúti ellenőrzés folyamatjaként
5. FEJEZET: A MŰHELYEK JELENTÉSEI ÉS AUDITJA
6. FEJEZET: ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

1. Fejezet: Bevezetés

- 1.1. Ez a bizottsági ajánlás azokat az intézkedéseket ismerteti, amelyek alkalmazására a tagállamokat ösztönözni kellene annak érdekében, hogy kezelhessék a menetíró készülékeket befolyásoló eszközök használatából fakadó veszélyt, egyúttal előmozdítsák és támogassák az említett veszélyt megelőző ellenintézkedések meghozatalát a tagállamok körében.
- 1.2. A digitális tachográf szabályszerű működését befolyásoló eszközök jelenléte a járművekben az egész rendszer biztonságát érintő egyik legkomolyabb veszély. Az ilyen eszközök használata vagy használatának szándéka a tisztességes verseny torzulásához vezet, hiszen tisztességtelen üzleti előnyhöz juttatja a gátlástalan üzemeltetőket és járművezetőket, valamint elfogadhatatlan módon kedvezőtlen hatást gyakorol a járművezetők szociális körülményeire, mivel lehetővé teszi azt vagy kényszeríti őket arra, hogy adott idő alatt többet vezessenek, mint az jogszerűen megengedhető volna. E tényezők potenciális következménye a közúti biztonság minden közúthasználót érintő gyengülése. A Bizottság eltökélt szándéka, hogy az elkövetkezendő években fokozza e biztonság mértékét.
- 1.3. Ezenkívül szükséges, hogy a jogszerűen eljáró üzemeltetők és járművezetők bátran támaszkodhassanak a digitális tachográfra mint eszközre, a nemzeti ellenőrző szervek pedig Közösség-szerte megbízhatóságot nyújtsanak a rögzített és tárolt adatok hitelességében és sértetlenségében, függetlenül attól, hogy az adatok letöltésére és elemzésére a járműegység vagy a járművezetői kártya révén került-e sor. Az adatok megbízhatóságának garantálása érdekében rendszeres ellenőrzések és vizsgálatok keretében kell meggyőződni a berendezés rendeltetészerű működéséről és kezeléséről.

- 1.4. Hosszabb távon a rögzített adatok hitelességének és sértetlenségének biztosítása érdekében elengedhetetlen a rendszer és alkotóelemeinek teljes körű védelme. A Bizottság adott esetben megvizsgálja annak lehetőségét, hogy a 3821/85/EGK rendelet és mellékleteinek felülvizsgálata révén további, részletesebb jogalkotási intézkedéseket hozzon azon legelterjedtebb visszaélések és kísérletek visszaszorítására, amelyek a rendszer megítévesztésére irányulnak.
- 1.5. Rövid távon a tagállamok illetékes hatóságai hozzanak megfelelő és hatékony intézkedéseket a befolyásoló eszközök feltárási esélyeinek növelésére, csökkentve ezzel annak kockázatát, hogy az üzemeltetők és a járművezetők ilyen eszközöket használjanak.
- 1.6. Noha a tagállamok jogi felelősséget viselnek az olyan ellenőrzések és vizsgálatok elvégzéséért, amelyek biztosítják a közösségi szociális jogszabályok hatékony végrehajtását a közúti közlekedésben, az ilyen rendszeres ellenőrzések nem garantálják, hogy az eszközöket később, az ellenőrzések befejezését követően nem szerelik be és nem alkalmazzák a járművekben. A tapasztalat szerint ezek az eszközök sokkal nagyobb valószínűséggel kerülnek feltárára a közúti ellenőrzések során, amikor a jármű behatóbban megvizsgálható. A tagállamokat ösztönözni kell az ilyen jellegű ellenőrzések rendszeres elvégzésére, hiszen azzal párhuzamosan, hogy a szóban forgó eszközök feltárási esélye növekszik, jelentősen fokozódik az ellenőrzések visszatartó hatása is.
- 1.7. A 3821/85/EGK rendelet IB. mellékletének 10. függeléke (Általános biztonsági követelmények) előírja azoknak a biztonságérvényesítési funkcióknak a körét, amelyek a digitális tachográfrendszer sértetlenségét biztosítják. Az egész rendszer biztonsági célkitűzéseinek biztosítása és az azok megvalósítására irányuló kísérletek kezelése műszaki megoldások kombinációjával, az informatikai biztonságértékelési kritériumoknak (ITSEC) való megfeleléssel, valamint fizikai, személyzeti és eljárásbeli eszközök alkalmazásával érhető el; mindezekért a tagállamok és tachográfgyártók viselik a felelősséget. Ezért ennek az ajánlásnak az a célja, hogy tagállamok figyelmébe ajánlja azokat – a kutatásokon és legjobban bevált gyakorlatokon alapuló – leghatékonyabb eljárásokat, amelyek a személyzeti és eljárásbeli eszközök támogatására irányulnak.
- 1.8. Ugyanakkor ez a bizottsági ajánlás nem tekintendő úgy, mint amely helyettesíti az ITSEC⁽¹⁾ által előírt technikai megoldásokat; sőt, ideális esetben könnyen összeköthető velük, illetve támogathatja azokat.
- 1.9. A Közös Kutatóközpont által készített jelentés⁽²⁾ felsorolja a digitális tachográf biztonságos működésének befolyásolására irányuló kísérletek ismert és lehetséges fajtáit. Ezért e jelentés alapján a tagállamok tegyék meg a szükséges lépéseket és intézkedéseket annak érdekében, hogy az ellenőrzést végző nemzeti hatósági tisztviselők adekvát információk és útmutatások birtokába jussanak, és így a járművek közúti ellenőrzései és felülvizsgálatai során hatékony munkát végezhesenek. Továbbá bocsássanak hasonló információkat és útmutatásokat a közúti közlekedésben alkalmazott menetíró készülékek jogszabályban meghatározott beszerelését, ellenőrzését és javítását végző szerelők és műhelyek rendelkezésére. Az útmutatások legyenek kellőképpen átfogóak ahhoz, hogy az érintettek teljes körűen és szakszerűen végezhesék el az ebben a mellékletben előírt ellenőrzéseket, és hogy a tagállamok felelősségre vonhassák azokat, akik visszaélnék vagy megkísérelnek visszaélni a rendszerrel.
- 1.10. Az itt következő iránymutatások és ajánlások nem teljes körűek, hiszen adódhatnak olyan körülmények, amikor nem ezeknek az ajánlásoknak az alkalmazása vezet a kívánt eredményre (például ha a referenciakébel nem csatlakoztatható a mozgásérzékelőhöz). Az ilyen esetekre nézve a tagállamokat olyan alternatív módszerek kidolgozására kell ösztönözni, amelyek hatékonysága igazolhatóan hasonló. Ezeket az alternatív intézkedéseket kívánatos volna a végrehajtók szélesebb körével is megosztani.
- 1.11. Ezenkívül – noha ez a bizottsági ajánlás a 3821/85/EGK rendeletben és mellékleteiben meghatározott mindkét tachográfípussal foglalkozni kíván – a tagállamok vélhetően már állapítottak meg módszereket, eljárásokat és iránymutatásokat az analóg tachográfok ellenőrzésére és a befolyásoló eszközök feltárással kapcsolatban. Ezért ez a bizottsági ajánlás nem tekintendő akként, mint amely helyettesíti a már megállapított intézkedéseket vagy eltér azoktól, sokkal inkább támogatja azokat, különösen ami a digitális tachográfot illeti, amely esetében a módszertan ugyan eltérő lehet, a cél azonban ugyanaz. Ajánlott, hogy ahol már megállapításra kerültek intézkedések az analóg tachográfok ellenőrzésére, ott ezeket – adott esetben – terjesszék ki a digitális tachográfokra is (például a speciális feladatokat ellátó olyan műhelyek részére való fizetés esetei, amelyekbe az ellenőrzést végző hatósági személyek egy járművet irányítottak, lásd az F. szakaszt).
- 1.12. A tagállamokat ösztönözni kell arra és támogatni kell abban, hogy nemzeti végrehajtási stratégiájuk keretében állapítsanak meg olyan módszereket és eljárásokat, amelyekkel a tachográfrendszer biztonságos működése ellen irányuló fokozódó veszélyt kezelik. Legjobban bevált gyakorlataikat osszák meg a többi tagállammal is.

⁽¹⁾ ITSEC (Information Technology Security Evaluation Criteria) – Informatikai biztonságértékelési kritériumok, 1991., 1.2. verzió.

⁽²⁾ A KKK műszaki feljegyzései. „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” (Jelentés a digitális tachográfrendszer biztonságos működésének befolyásolására tett kísérletekről és a könnyűgépjárművekbe szerelhető adapterek bevezetéséhez kapcsolódó kockázatokról). Csak a nemzeti kockázatkezelők rendelkezésére bocsátott dokumentum (2007. november 29.).

2. Fejezet: Hatékony közúti ellenőrzések

A. Szervezés és felszerelés

- 2.1. A teljes körű és hatékony ellenőrzések elvégzése érdekében az ellenőrzést végző hatósági személyeket megfelelő eszközökkel kell ellátni és kellőképpen fel kell készíteni. Legalább ellenőri kártyával, a járműegység és a járművezetői kártya adatfájlnak letöltésére alkalmas munkaeszközökkel kell rendelkezniük; képeseknek kell lenniük elemezni ezeket az adatfájlokat és az 1B. melléklet szerinti típusú menetíró készülékek kinyomatait az 1. melléklet szerinti adatlapokkal és ábrákkal együtt. Az ellenőrzést végző hatósági személyeknek rendelkezniük kell olyan szoftverrel, amely képes a kérdéses adatok gyors és nem túl körülményes elemzésére, mivel nyilvánvalóvá vált, hogy a befolyásoló eszközök feltárása céljából a közúti ellenőrzések során kinyomtatott anyagok nem elemezhetők egyszerűen, tekintettel az egyes kinyomtatandó fájlok hosszára és tartalmára.
- 2.2. Amikor a hatósági személyek ellenőrzést végeznek közúton vagy a vállalkozások telephelyén, akár a vezetési időre vonatkozó szabályok betartását, akár a gépjármű műszaki állapotát, akár egyéb tényezőket ellenőrizve, amennyire idejük engedi, használják ki az adódó alkalmat, és ellenőrzik a tachográf rendeltetésszerű működését és használatát, valamint az ilyen ellenőrzésből adódó eredményekből legyenek képesek a befolyásoló eszközök használatának feltárására.
- 2.3. Ajánlott tehát, hogy a tagállamok a járművek egyéb ellenőrzései (a jármű műszaki állapota vagy a vezetési időre vonatkozó szabályok betartásának vizsgálata stb.) alkalmával végezzenek a befolyásoló eszközök feltárására irányuló ellenőrzést is, valamint hogy – irányadó mennyiségként – az összes jármű legalább 10%-át ellenőrizzék a befolyásoló eszközök tekintetében. Az ilyen kiegészítő ellenőrzések elvégzésének megfelelő módszerét és feltételeit továbbra is a tagállamok határozzák meg, azonban az ellenőrzések eredményeinek lehetőleg tükröződnie kell az átfogó nemzeti végrehajtási stratégiákban.
- 2.4. A hatékony ellenőrzést többek között az alábbi módszerek alkalmazásával végezzék:

két ellenőrzési pontos módszerek a jármű sebességének és az általa megtett útnak az elemzésére (lásd a B. szakaszt);

egy ellenőrzési pontos módszerek a letöltött adatok részletes elemzése alapján (lásd a C. szakaszt);

egy ellenőrzési pontos módszerek műszaki ellenőrzés alapján (lásd a D. szakaszt).
- 2.5. Ha az ellenőrzést végző hatósági személy úgy ítéli, hogy elegendő bizonyítékot gyűjtött, irányítsa a járművet egy műhelybe további vizsgálatok elvégzése céljából (lásd az E. szakaszt).
- 2.6. Természetesen a tagállamok mindenkor alkalmazhatnak további vagy alternatív módszereket is a járművek ellenőrzésére.

B. Két ellenőrzési pontos módszerek a jármű valóságos sebessége és az általa megtett út elemzésére

- 2.7. A sebesség ellenőrzése egy adott időpontban: E módszer alkalmazásával a rögzített vagy mobil kamerákat és egyéb sebességmérő műszereket alkalmazó, ellenőrzést végző hatósági személyek a járművek tényleges sebességét mérhetik meg egy adott időpontban, mielőtt közúti ellenőrzés keretében megállítanák őket. Ezt követően a járműegységről letölthetik a 24 órás részletes sebességadatokat, és összehasonlíthatják az adott időpontban észlelt sebességet a néhány kilométerrel korábban mért sebességgel. Ezzel a módszerrel csak össze kell hasonlítani két számadatot az ellenőrzési ponton, miután letöltésre kerültek a 24 órás részletes sebességadatokat.
- 2.8. Az előre kiválasztott megtett út ellenőrzése egy adott időpontban: E módszer alkalmazása során úgy kell kiválasztani az ellenőrzési pontot, hogy annak távolsága ismert legyen egy olyan meghatározott helytől, amelyen a kérdéses jármű áthaladásának vagy megállásának időpontját az ellenőrzést végző hatósági személyeknek módjukban állt megállapítani (autópályadíj befizetését igazoló nyugta, videófelvétel, határellenőrzésre vonatkozó jelentés stb. alapján). Az ellenőrzési ponton ezt követően a járműegységről letölthetik a 24 órás részletes sebességadatokat, és rövid idő alatt összehasonlíthatják az ellenőrzési pont és a meghatározott hely között mért átlagsebességet az ismert távolság és az ellenőrzési pont eléréséhez szükséges idő alapján kiszámított sebességgel.
- 2.9. Az ellenőrzést végző személyeknek mindkét módszer esetében csupán össze kell hasonlítaniuk két számadatot, miután letöltésre kerültek a 24 órás részletes sebességadatokat, és megmérték, illetve kiszámították a valós átlagsebességet. Amennyiben a számadatok között lényeges eltérés mutatkozik, a hatósági személyek joggal gyanakodhatnak befolyásoló eszköz használatára. Ez esetben a hatósági személy a járművet és vezetőjét azonnal egy műhelybe irányíthatja, azaz nem szükséges további helyszíni ellenőrzéseket folytatnia.
- 2.10. Ami az 1B. mellékletben meghatározott típusú tachográfok adatait illeti, az adatok autentikusságának és integritásának igazolására valamennyi fájl, amely a menetíró készülékből vagy azon keresztül került letöltésre, el kell látni a megfelelő digitális aláírással, amelyet eredetileg a járműegység vagy a járművezetői kártya generált; az ellenőrzést végző hatósági személyek ellenőrzik, hogy ez az információ szintén le lett-e töltve.

C. Egy ellenőrzési pontos módszerek a letöltött adatok részletes elemzése alapján

2.11. Ha befolyásoló eszközt használnak vagy használtak közvetlenül az ellenőrzés előtt, akkor a közúti ellenőrzés során egyszerű eljárások sora képes kimutatni a befolyásolás tényét.

2.12. A befolyásoló eszköz jelenlétére vonatkozó gyanú igazolására, amely indokoltá teszi, hogy a hatósági személyek bármiféle, általuk szükségesnek ítélt intézkedést hozzanak az eszközök feltárására, a hatósági személyek:

— összehasonlíthatják a járművezető tevékenységére vonatkozó, a kártyáról és a járműegységről letöltött adatokat a járműben lévő egyéb dokumentumokkal és a járművezető állításaival. Ha az adatok között eltérés mutatkozik, az megalapozza a kezdeti gyanút. Ebben az esetben az ellenőrzést végző személyek vizsgálódjanak tovább.

— megvizsgálhatják a járműegység által tárolt, *eseményekre és meghibásodásokra vonatkozó adatokat*, mindenekelőtt az utolsó 10 napra vonatkozóan az alábbiakat:

— biztonság-áttörési kísérlet

— az áramellátás megszakadása (a leghosszabb ideig tartó eset)

— hiba a jármű mozgására vonatkozó adatokban

— az érzékelő meghibásodása.

Amennyiben a vezető nem tud ésszerű magyarázattal vagy indoklással szolgálni az egyes esetekre és hibákra vonatkozóan, az ellenőrzést végző személyek vizsgálódjanak tovább.

— megvizsgálhatják a járműegység által tárolt *technikai adatokat*, mindenekelőtt az alábbiakat:

— időbeállítási adatok

— kalibrálási adatok (az utolsó öt kalibrálás, a műhely neve és kártyaszáma).

— Az utóbbi adatok alapján a kelleténél több kalibrálás tárható fel, ami arra utal, hogy ezeket lopott (vagy elveszteként bejelentett) műhelykártyával végezték. Ajánlott, hogy az ellenőrzést végző hatósági személyek egyeztessenek a kártyát kibocsátó hatósággal⁽¹⁾ a szóban forgó műhelykártyák státuszáról, valamint arról, hogy érvényesek voltak-e abban az időpontban, amikor a járműegység kalibrálására használták őket.

2.13. Amennyiben a 2.14–2.19. pontban említett adatok megvizsgálása után az ellenőrzést végző hatósági személy ellentmondást vél felfedezni, töltsse le a 24 órás *részletes sebességadatokat* és vizsgálja meg (ugyancsak szoftvere segítségével), hogy található-e az adatok közt valószerűtlen sebességnövekedési vagy csökkenési adat, illetve – adott esetben – hogy az út profilja összhangban van-e a járműben lévő egyéb dokumentumokkal és a járművezető állításaival (megállások száma, hegyvidéken vagy városban megválasztott sebesség). Ezek a bizonyítékok a korábban említett bizonyítékokkal együtt megalapozhatják a befolyásoló eszköz jelenlétének gyanúját.

2.14. Ez a módszer megköveteli, hogy az ellenőrző ponton rendelkezésre álljon olyan megfelelő szoftver, amely olvashatóan megjeleníti a sebesség időben való alakulását annak érdekében, hogy meg lehessen állapítani a sebességben bekövetkező rendkívüli változásokat, és ki lehessen szűrni és automatikusan kimutatni:

— a jármű valószerűtlen sebességnövekedéseit vagy csökkenéseit;

— a járműegység gyanúra okot adó kalibrálásait;

— az áramellátás megszakadását.

D. Egy ellenőrzési pontos módszerek a plombák műszaki kontrollja alapján

2.15. Ahol az lehetséges és biztonságos, az ellenőrzést végző hatósági személy vizsgálja meg a plombákat. Amennyiben a plombák hiányoznak, fel vannak törve vagy sérültek, szólítsa fel a járművezetőt, hogy adjon erre magyarázatot.

⁽¹⁾ A más kártyakibocsátó hatósághoz intézendő kérések továbbítására ajánlott a TACHONET-et használni.

- 2.16. Ha a járművezető összhangban az 1. melléklet 4. pontjának V. fejezetével és a 3821/85/EGK rendelet IB. mellékletének 253. követelményével írásbeli indoklással tud szolgálni, akkor az ellenőrzést végző hatósági személy szólítsa fel a járművezetőt, hogy hajtson egy műhelybe a rendszer újraplombálása és a berendezés újrakalibrálása végett.
- 2.17. Ellenkező esetben szabálysértés esete valósul meg, és ajánlott a járművezetőt járművével együtt haladéktalanul, az ellenőrzést végző hatósági személy kíséretében egy jogosultsággal rendelkező műhelybe irányítani, ahol elvégzik a berendezés 3. fejezet szerinti ellenőrzését.

E. A jármű műhelybe irányítása

- 2.18. Ha az előző módszereket alkalmazó közötti ellenőrzést követően még mindig fennáll annak az alapos gyanúja, hogy befolyásoló eszközt szereltek be, az ellenőrzést végző hatósági személy irányítsa a járművet egy jogosultsággal rendelkező műhelybe. Felhatalmazást kell biztosítani az ellenőrzést végző hatósági személyeknek vagy a megfelelő nemzeti hatóságnak arra, hogy a jogosultsággal rendelkező műhelyeket meghatározott, a befolyásoló eszközök jelenlétének feltárására irányuló speciális tesztek elvégzésére utasíthassák.
- 2.19. E speciális tesztek – az esetek többségében – lehetővé teszik a mozgásérzékelő és a járműegység közötti rendellenes összeköttetés feltárását, ami befolyásoló eszköz jelenlétére utalhat. Az ilyen teszt a következőket foglalná magába (lásd az ismertetést a 3. fejezetben):
- a plombák és a beépítési plakettetek vizsgálata;
 - a referenciakábel tesztje;
 - a letöltött adatfájlok elemzése.
- 2.20. Ha befolyásoló eszközöket tárnak fel, akár használta azokat a járművezető, akár nem, a berendezést (ami tartalmazhatja magát az eszközt, a járműegységet és összetevőit, valamint a járművezetői kártyát) el kell távolítani a járműből és a továbbiakban bizonyítékként kezelni.
- 2.21. Ezenkívül az adott, jogosultsággal rendelkező műhelyt fel kell kérni annak megvizsgálására, hogy a menetíró készülék: a) megfelelően üzemel-e; b) pontosan rögzíti és tárolja-e az adatokat; valamint c) pontosak-e a kalibrálási paraméterei.
- 2.22. Az IB. mellékletben meghatározott típusú menetíró készülékkel ellátott járművek esetében csak az összes adat letöltését és elemzését (és a digitális aláírás érintetlenségéről való meggyőződést), valamint a befolyásoló eszköz jelenlétének megvizsgálását követően ajánlott a menetíró készülék teljes újrakalibrálása és új beépítési plakett felhelyezése. Ajánlott továbbá, hogy a jogosultsággal rendelkező műhely csak az ellenőrző szerv útmutatásával plombálja újra a rendszert.
- 2.23. Az 1. mellékletnek megfelelő menetíró készülékek esetében a befolyásoló eszköz eltávolítását követően a készüléket ellenőrizni kell a megfelelő üzemelés és a helyes működés tekintetében, majd teljesen újra kell kalibrálni és új beépítési plakettel ellátni. Ajánlott, hogy a jogosultsággal rendelkező műhely ezt követően csak az ellenőrző szerv irányításával plombálja újra a rendszert.

F. A jármű és az adatok ellenőrzése a vállalkozás telephelyén

- 2.24. Ajánlott, hogy a tagállamok illetékes hatóságai éljenek a lehetőséggel, ha az ellenőrzés során a vállalkozás telephelyén tartózkodó járműveket (járműegységgel együtt) és járművezetőket (járművezetői kártyával együtt) a helyszínen ellenőrizhetik.
- 2.25. A vállalkozás által kezelt adatokat a vállalkozás köteles legalább egy évig megőrizni és azokat ellenőrzésre bemutatni, ha ezt a hatósági személyek kéri. Ily módon a hatósági személyek bármely, a vállalkozás telephelyén tartózkodó járművet megvizsgálhatják szokásos ellenőrzési eljárásuk keretében, és elvégezhetnek mindenmű vizsgálatot vagy tevékenységet, amelyet szükségesnek tartanak, miközben a járművezetőket és a járműveket nem veszik igénybe a illetéknél tovább.
- 2.26. A vállalkozások telephelyén folytatott ilyen ellenőrzések alkalmával figyelembe kell venni azt a lehetőséget, hogy az ellenőrzés tárgyát képezhetik mind az I., mind az IB. mellékletben megállapított típusú menetíró készülékkel ellátott járművek, illetve az ilyen készülékekkel rögzített adatok; szükséges tehát, hogy az ellenőrzést végző hatósági személyek fel legyenek készítelve és megfelelő felszereléssel legyenek ellátva erre az eshetőségre.

ÖSSZEFOGLALÁS

A DIGITÁLIS TACHOGRÁF BEFOLYÁSOLÁSÁRA TETT KÍSÉRLETEK MEGELŐZÉSE KÖZÚTI ÉS A VÁLLALKOZÁSOK TELEPHELYÉN VÉGZETT ELLENŐRZÉSEK

Nemzeti végrehajtási stratégiákat kell kialakítani olyan járművek hatékony – közúti vagy a vállalkozások telephelyén való – ellenőrzésének és megvizsgálásának elősegítésére, amelyek menetíró készülékét esetleg befolyásoló eszközökkel látták el.

A megfelelően kiképzett és megfelelő eszközökkel ellátott hatósági személyek a járműegységből származó adatokat rövid idő alatt elérve, letöltve és elemezve képesek azonnali ellenőrzést végezni, valamint az elektronikusan vagy az űrlapokon, ábrákon és nyomtatványokon tárolt adatok hasonló elemzését elvégezni.

A tagállamoknak olyan stratégiákat kell kialakítaniuk, amelyek biztosítják, hogy a befolyásoló eszközök jelenléte tekintetében megvizsgált járművek ellenőrzésére 2010-től az alábbi módszerek valamelyikével kerüljön sor:

- két ellenőrzési ponton történő ellenőrzés a valóságos sebesség és a megtett út elemzésére;
- egy ellenőrzési ponton történő ellenőrzés a letöltött adatok részletes elemzésével;
- egy ellenőrzési ponton történő ellenőrzés a plombák műszaki kontrollja alapján.

Irányadó mennyiségként a járművek 10%-át kellene megvizsgálni a befolyásoló eszközök jelenléte tekintetében is (a gépjármű műszaki vizsgálata, a vezetett órák mennyiségének ellenőrzése vagy egyéb ellenőrzések keretében), noha továbbra is a tagállamok feladata marad a leghatékonyabb eszköz kidolgozása és stratégiáikba illesztése.

Ha elég bizonyíték áll rendelkezésre az alapos gyanúhoz, az ellenőrzést végző hatósági személy a járművet egy jogosultsággal rendelkező műhelybe irányítja további vizsgálatok elvégzésére.

Ha befolyásoló eszközöket tárnak fel, ajánlott azokat – függetlenül attól, hogy azokat a járművezető használta-e vagy sem – eltávolítani a járműből és összhangban a bizonyítékok kezelésére vonatkozó nemzeti eljárási szabályokkal bizonyítékként felhasználni. Mivel a befolyásoló eszközök használata rendkívül súlyos jogsértésnek minősül, az ellenőrzést végző hatósági személyeknek indokolt esetben meg kell indítaniuk a megfelelő eljárást és ki kell szabniuk a kapcsolódó szankciót.

3. Fejezet: Képzés, felszerelés és legjobban bevált gyakorlat

- 3.1. A tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy az ellenőrzést végző hatósági személyek kellő képzésben részesüljenek feladataik ellátására, ugyanakkor megfelelő képzésben vehetne részt valamennyi érintett fél is. Előnyös és igen kívánatos volna, ha a különféle tagállamokból származó hatósági személyek számára közös találkozókat és együttműködési lehetőségeket szerveznének legjobban bevált gyakorlataik összehangolása és gyakorlati tapasztalataik cseréje érdekében.
- 3.2. Az ellenőrzést végző hatósági személyeket megfelelő felszereléssel kell ellátni, hogy a digitális tachográffal kapcsolatos ellenőrzések teljes skáláját elvégezhessék. Ez azt jelenti, hogy megfelelő eszközöket kell rendelkezésükre bocsátani a digitális menetíró készülékek által rögzített adatok olvasásához, kinyomtatásához és letöltéséhez. A tagállamok gondoskodjanak arról, hogy kellő számú hatósági személy legyen az említett módon felszerelve.
- 3.3. Az ellenőrzéseket végrehajtók körében terjeszteni és támogatni kell a feltárás és a megelőzés – közúti és a vállalkozás telephelyén történő ellenőrzések során – legjobban bevált gyakorlatait (pl. referenciakábel alkalmazása, a megtettút-technika, rendellenes sebességgörbe vagy megtettút-profil, szünetek az áramellátásban, feltört plombák megvizsgálása).

4. Fejezet: Átvizsgálás a műhelyben

A műhelyeknek és a szerelőknek döntő jelentőségük van a tachográfrendszer biztonsága szempontjából, függetlenül attól, hogy analóg vagy digitális tachográfokról van-e szó. Jóváhagyásuknak és jogosultságuknak egyértelmű nemzeti kritériumokon kell alapulniuk, melyek garantálják megbízhatóságukat és hitelességüket. Ajánlott tehát a tagállamoknak gondoskodni arról, hogy azon műhelyek, melyek jogosultak a menetíró készülékek beszerelésére, üzembe helyezésére, kalibrálására, ellenőrzésére és javítására, hatósági jóváhagyást szerezzenek, valamint e műhelyeket rendszeresen ellenőrizzék, tanúsítvánnyal és időszerű, releváns frissítésekkel és információkkal lássák el. Ajánlott az is, hogy az illetékes hatóságok a szerelőket és a műhelyeket egyértelmű utasításokkal és útmutatásokkal lássák el kötelezéseik és felelősségük tekintetében, különösen ami a rendszer általános biztonsága terén játszott szerepük tudatosítását illeti. Ajánlott továbbá, hogy azok az illetékes hatóságok, amelyek jóváhagyják a műhelyeket és szerelőket, a Bizottságon keresztül pontos és rendszeresen frissített információkkal lássák el a többi tagállamot a plombajelölésekről és az illetékességi területükhöz tartozó valamennyi műhely adatairól és státuszáról.

A. Jogalap

- 4.1. A járművezetők rendszerint azokban az esetekben lesznek kötelesek műhelyben végzendő vizsgálatra vinni a járművet, ha
 - a) a tachográfot a 3821/85/EKG rendelet mellékleteivel összhangban vizsgálatnak kell alávetni;
 - b) a járművet a 96/96/EK irányelv II. mellékletének előírásaival összhangban éves műszaki vizsgálatnak vetik alá;
 - c) az ellenőrzést végző hatósági személyek műhelybe irányítják a járművet a menetíró készülék alaposabb átvizsgálása céljából;
 - d) a menetíró készülék javításra vagy cserére szorul.
- 4.2. A műhelyek és a szerelők valamennyi fenti esetre vonatkozóan kapjanak utasítást, hogy szemrevételezéssel és fizikailag is vizsgálják meg, le van-e plombálva a menetíró készülék, illetve megvan-e a gyártói adatokat tartalmazó leíró plakettje és a beépítési plakettje.
- 4.3. Az érintett tagállam illetékes hatósága rendszeresen hívja fel a műhelyek figyelmét arra, hogy amikor megvizsgálják és újraplombálják a tachográfrendszert, és felillesztik annak beépítési plakettjét, azzal ténylegesen elismerik, hogy a rendszer biztonságos, szabályosan működik, megfelelően rögzíti az adatokat, illetve hogy a menetíró készülékhez nem kapcsolódik befolyásoló eszköz.
- 4.4. Fel kell hívni a műhelyek figyelmét arra is, hogy súlyos jogsértést követnek el, ha tudatosan újraplombálják a tachográfrendszert anélkül, hogy az általuk feltárt esetleges befolyásoló eszközt előzetesen eltávolították volna, vagy annak eltávolítását újraplombálás előtt kérték volna. Amennyiben később megállapítást nyer befolyásoló eszköz jelenléte, függetlenül attól, hogy azt használják-e vagy sem, valamint az, hogy a műhely ennek ellenére újraplombálta a rendszert és felhelyezte a beépítési plakettet, akkor a műhely (és a szerelők egyénileg) felelősségre vonhatók súlyos jogsértés miatt.
- 4.5. Tekintettel arra a fontos szerepre, amelyet a műhelyek és a szerelők a rendszer biztonsága szempontjából játszanak, ajánlott, hogy a tagállam illetékes hatósága megfelelő szankciókat helyezzen kilátásba, amelyek a tachográfokkal végzett munkára vonatkozó jóváhagyás vagy jogosultság elvesztését eredményezhetik, ha a műhelyek megbízhatósága megkérdőjeleződik.
- 4.6. A tagállamok emlékeztessék a műhelyeket arra, hogy nekik is jogukban áll megtagadni minden további vizsgáldást vagy kalibrálást egy adott jármű vonatkozásában, ha a szóban forgó járműben befolyásoló eszköz jelenlétéről tudnak vagy ezt gyanítják. Az illetékes hatóság támogassa a műhelyeket, ha a műhely ragaszkodik a befolyásoló eszköz eltávolításához a vizsgálat folytatása előtt. Mindaddig, amíg a befolyásoló eszköz nincs eltávolítva, a műhely bármikor megtagadhatja akár az interfész-kapcsolódások újraplombálását, akár a beépítési plakett felhelyezését.
- 4.7. Ha valamely tagállam szükségesnek ítéli, kérjen jelentést a jogosultsággal rendelkező műhelyektől a 4.4–4.6. pontban említett tényekről.
- 4.8. Alternatív lehetőségként azok a tagállamok, amelyek nem tartják szükségesnek, hogy a műhelyektől jelentést kapjanak, utasítsák a műhelyeket az elkészült jelentések meghatározott időtartamon keresztül való megőrzésére annak érdekében, hogy azt kérésre az illetékes hatóság rendelkezésre bocsáthassák. Ez az időtartam megállapítható 24 hónapban vagy annál hosszabb időszakban ami megfelel a menetíró készülékek egyes vizsgálatait között eltelő minimális időtartamnak.
- 4.9. Fel kell hívni a műhelyek figyelmét arra is, hogy a befolyásoló eszközök pusztán eltávolítása a járműből nem szükségszerűen menti fel az üzemeltetőt vagy a járművezetőt a jogsértés vádjától, mivel nagy valószínűséggel a járműegységen és az egyéni járművezetői kártyákon előzőleg rögzített és tárolt adatokat már manipulálták. Amennyiben a műhelyek elmulasztják jelenteni az ilyen eseteket, maguk is részeseivé válnak az ilyen üzemeltetők vagy járművezetők által elkövetett jogsértésnek, és tettenérés esetén hasonló büntetéssel kell számolniuk.
- 4.10. A műhelyek és a szerelők tegyenek jelentést a befolyásoló eszközök feltárt használatáról vagy jelenlétéről a megfelelő illetékes hatóságnak; utóbbi pedig alkalmazzon jutalmazási vagy ösztönzési rendszert annak előmozdítására, hogy a műhelyek információikkal hozzájáruljanak a befolyásoló eszközök alkalmazásának vagy a rendszer biztonságos működését befolyásoló más kísérleteknek a megelőzéséhez és feltáráshoz.
- 4.11. Az itt következő iránymutatások és ajánlások nem teljes körűek, hiszen adódhatnak olyan körülmények, amikor nem ezeknek az ajánlásoknak az alkalmazása vezet a kívánt eredményre (például ha a referenciakábel (1.23. pont) nem csatlakoztatható a mozgásérzékelőhöz). Ilyen körülmények esetére a tagállamok hasonlóan hatékony, alternatív módszereket dolgozhatnak ki. Ezeket az alternatív intézkedéseket célszerű volna megosztani az alkalmazók szélesebb körével is.

4.12. Ezenkívül – mivel ezek az iránymutatások a 3821/85/EGK rendeletben és mellékleteiben meghatározott mindkét tachográfípussal foglalkozni kívánnak – a tagállamok vélhetően már állapítottak meg módszereket, eljárásokat és útmutatásokat az analóg tachográfok ellenőrzésére és a befolyásoló eszközök feltárására vonatkozóan. Az e bizottsági ajánlásban foglalt iránymutatások ezért nem tekintendők úgy, mint amelyek helyettesítik a már megállapított intézkedéseket vagy eltérnek azoktól, sokkal inkább támogatják azokat, különösen ami a digitális tachográfot illeti, amely esetében a módszertan ugyan eltérő lehet, a cél azonban ugyanaz. Ajánlott, hogy ahol már megállapításra kerültek intézkedések az analóg tachográfok ellenőrzésére, ott ezeket – adott esetben – terjesszék ki a digitális tachográfokra is. Idetartoznak például a speciális feladatokat ellátó azon műhelyeknek való fizetés esetei, amelyekbe az ellenőrzést végző hatósági személyek egy járművet irányítottak.

B. Feltört vagy hiányzó plombák

- 4.13. A műhelyek mindig vizsgálják meg, hogy a plombák nem hiányoznak-e, nincsenek-e feltörve vagy nem sérültek-e.
- 4.14. A jármű semmilyen körülmények között sem plombálható újra vagy látható el beépítési plakettel mindaddig, amíg a rendszert nem állították helyre úgy, hogy megfeleljen a rendelet követelményeinek.
- 4.15. A műhelyek a vizsgálati jelentésben vagy nyilvántartásban rögzítsék azt a tényt, hogy a plombák hiányoznak, és végezzenek további ellenőrzéseket (pl. a referenciakábelrel) és vizsgálatokat annak biztosítására, hogy ne legyen jelen a járműben befolyásoló eszköz.
- 4.16. Ha összhangban a 3821/85/EGK rendelet I. melléklete V. fejezetének 4. pontjával és IB. mellékletének 252. követelményével a plombákat vészhelyzet miatt vagy sebességkorlátozó eszköz beépítése vagy javítása miatt eltávolították, akkor a plombák minden egyes feltörése alkalmával írásos indoklást kell készíteni és azt az illetékes hatóság rendelkezésére bocsátani.
- 4.17. Ellenkező esetben a műhely végezzen teljes körű ellenőrzést a következő ajánlott módszerekkel, és készítse az illetékes hatóságnak pontos jelentést arra vonatkozóan, amit elvégzett, illetve feltárt.

C. A rögzített adatok elemzése

- 4.18. Specifikusan a digitális tachográfot illetően azoknak az adatoknak, amelyeket a műhelyben – lehetőleg a digitális aláírással együtt – letöltenek és belefoglalnak a vizsgálati jelentésbe, meg kell felelniük a 3821/85/EGK rendelet IB. melléklete 10. függelékének 4.4. pontja (A mozgásérzékelővel kapcsolatos biztonsági célkitűzések), valamint 4.4. pontja (A járműegységgel kapcsolatos biztonsági célkitűzések) szerinti követelményeknek. Az 1. függelék a vizsgálati jelentés adatainak teljes listáját tartalmazza.
- 4.19. A műhely ezenkívül töltsse le és elemezze az *eseményekre és meghibásodásokra vonatkozó adatokat*, melyeket a járműegység rögzített. Az események és meghibásodások között szerepelhet többek között (lásd még a 2. függelék teljes listáját):
- a biztonság-áttörési kísérlet;
 - a mozgásérzékelő sikertelen hitelesítése,
 - a mozgásérzékelő jogosulatlan cseréje,
 - a burkolat jogosulatlan felnyitása,
 - az áramellátás megszakadása,
 - vagy az érzékelő hibája.
- 4.20. A befolyásoló eszköz használatának feltárása azt követően, hogy magát az eszközt már eltávolították, szintén nem egyszerű feladat. Ugyanakkor az *eseményekre és meghibásodásokra vonatkozó adatok* ellenőrzése kimutathatja az áramellátásban bekövetkező, indokolatlannak tűnő megszakadásokat. E mellett a részletes sebességgörbe tanulmányozása feltárhatja a sebességgel kiugró változásait. A valószerűtlen lassulások és gyorsulások a befolyásoló eszköz ki- és bekapcsolására utalhatnak.
- 4.21. A műhelyeknek mindenkor ki kell nyomtatniuk az adatokat és csatolniuk azokat a vizsgálati jelentéshez vagy nyilvántartáshoz (lásd a 4. fejezetet), illetve adott esetben hivatkozniuk kell a műhelykártya alkalmazásával letöltött adatokra.

- 4.22. Ha a járműegységből nem lehet letölteni az adatokat a műhelykártya segítségével, a járműegység hibás működésűnek vagy sérültnek tekinthető. Ilyen esetekben a műhely kísérelje meg megjavítani a berendezést. Ha a javítási kísérletek után sem lehet letölteni az adatokat, erről tanúsítványt kell kiállítani és azt a vizsgálati jelentéssel együtt meg kell őrizni.
- 4.23. Ajánlott továbbá, hogy a járművezetők tartsák maguknál a műhelyek által kiállított, az adatok letölthetlenségére vonatkozó tanúsítványt arra az esetre, ha később hibás működésű digitális tachográfal üzemelő jármű használata során ellenőriznék őket. Ajánlott az is, hogy amikor a járművezető járművet cserél, akkor a szóban forgó tanúsítvány maradjon a járműben mindaddig, amíg a fuvarozási vállalkozás – általános adatmegőrzési kötelezettsége részeként – át nem veszi a tanúsítványt és meg nem javíttatja a menetíró készüléket.

D. A mozgásérzékelő és a járműegység közötti összeköttetés ellenőrzése

- 4.24. Ha a legutolsó vizsgálatot követően az előző szakaszban említett körülmények közül bármelyik felmerül, a műhely végezzen összehasonlítást a sebességváltóba csatlakoztatott mozgásérzékelő azonosító adatai és a járműegységhez kapcsolódó mozgásérzékelő azonosító adatai között.
- 4.25. A referenciakábel használata hatékony módszer annak megvizsgálására, hogy szereltek-e a járműbe bizonyos típusú befolyásoló eszközöket. A referenciakábel egyik vége a járműegység hátuljához, másik vége a mozgásérzékelőhöz csatlakozik. Ha a sebességváltóban lévő mozgásérzékelő nincs összekapcsolva a járműegységgel, az kiváltja a „hiba a mozgási adatokban” eseményre vagy az érzékelő működési zavarára utaló jelzést. Ez az üzenet befolyásoló eszköz jelenlétére utal, tehát a jelzés megjelenése esetén a járművet célszerű átvizsgálni rejtett befolyásoló eszközök tekintetében.
- 4.26. Alternatívaként az ellenőrzés keretében a mozgásérzékelő csatlakozását meg lehet szüntetni és el lehet távolítani azt. Ha a digitális tachográf hoz nem nyúltak hozzá, hibaüzenet jelenik meg (ti. nincs mozgásérzékelő). Ha azonban nem jelenik meg hibaüzenet, akkor az rejtett mozgásérzékelő vagy valamilyen egyéb elektronikus befolyásoló eszköz jelenlétére utal.
- 4.27. Fontos, hogy a referenciakábelrel végzendő ellenőrzés előtt a műhely technikusainak (vagy az ellenőrzést végző hatósági személyeknek) be kell helyezniük műhelykártyájukat (vagy ellenőrző kártyájukat) annak tisztázására, hogy miért váltódott ki és került rögzítésre a járműegység eseményekre és meghibásodásokra vonatkozó adatai között a „az áramellátás megszakadása” esemény. Ha ezt elmulasztják, akkor a későbbi vizsgálat során tévesen arra a következtetésre lehet jutni hogy a járművezető vagy az üzemeltető megkísérelte befolyásolni a mozgásérzékelő biztonságos működését.
- 4.28. Alternatívaként – bár ez nem mindig járható út – a sebességváltóban lévő mozgásérzékelő jelöléseit össze lehet hasonlítani a járműegységben regisztrált csatlakoztatott mozgásérzékelő azonosító adataival. A műhelyek feladata tehát a következő lépések megtétele:

- A beépítési plaketten rögzített információk összehasonlítása a járműegység által rögzített adatokban fellelhető információkkal. Ellentmondás észlelése esetén a tagállam illetékes hatóságának értesítése, valamint az eset rögzítése a vizsgálati jelentésben és a vizsgálati nyilvántartásban.
- A mozgásérzékelő burkolatára nyomtatott azonosító szám összehasonlítása a járműegység által rögzített adatokban fellelhető információkkal. Szükség esetén a mozgásérzékelő elektronikus azonosításához elektronikus vizsgálati eszköz alkalmazása. Amennyiben az azonosító számok nem egyeznek, gyanítható a befolyásoló eszköz jelenléte. A tagállam illetékes hatóságának értesítése, valamint az eset rögzítése a vizsgálati jelentésben és a vizsgálati nyilvántartásban.

E. Különleges eljárások a közúti ellenőrzés folyamánként

- 4.29. Az ellenőrzést végző hatósági személyek a gyanús járművet adott esetben egy műhelybe irányítják. Ilyen esetben a hatósági személyek mindenekelőtt utasítsák a műhelyt és a szerelőket, hogy töltsenek le minden adatot a járműegységről. A szóban forgó adatok: az áttekinthető adatok, a részletezett sebességadatok, a műszaki adatok és az eseményekre és meghibásodásokra vonatkozó adatok. Szükséges, hogy az említett adatok megfelelő digitális aláírással legyenek ellátva.
- 4.30. A teljes körű vizsgálat terjedjen ki mind a rögzített adatok elemzésére, mind a műszaki eszközökkel végzett vizsgálatra (referenciakábel, plombák átvizsgálása stb.).
- 4.31. Ha jelentős ellentmondásokra derül fény, befolyásoló eszközön azonban nem sikerül feltárni, az arra enged következtetni, hogy használtak befolyásoló eszközöket, majd eltávolították azt. Ilyen esetben, ha a járművet másik tagállamban tartják nyilván, az ellenőrzést végző hatósági személy értesíti a 2006/22/EK irányelv 2. cikke szerinti, a végrehajtás koordinációjáért felelős szervet, és/vagy az ugyanezen irányelv 7. cikke szerinti, a Közösségen belüli kapcsolattartó szervet. Ekkor szükségesnek mutakozhat az érintett vállalkozás járműveinek további megvizsgálása.

5. Fejezet: A műhelyek jelentései és auditja

- 5.1. A műhelyek készítsenek jelentést a menetíró készülékek tekintetében megvizsgált jármű valamennyi vizsgálatáról, függetlenül attól, hogy a vizsgálatot rendszeres ellenőrzés keretében vagy a nemzeti illetékes hatóság felkérésére végezték. A vizsgálati jelentések listáját tüntessék fel a vizsgálati nyilvántartásban is.
- 5.2. A műhelyek őrizzék meg a jelentést az annak elkészítésétől számított legalább két éven át, és a nemzeti illetékes hatóság kérésére mindenkor bocsássák rendelkezésre a vizsgálatokról és kalibrálásokról ugyanerre az időszakra vonatkozóan készített feljegyzéseket.
- 5.3. A jogosultsággal rendelkező műhelyek által tett megállapításokat (feltört, sérült vagy hiányzó plombák; hiányzó plakettek; hiányos adatok vagy összeegyeztethetlenség a járműegység által és a mozgásérzékelő által rögzített adatok között; feltárt befolyásoló eszközök; az *eseményekre és meghibásodásokra vonatkozó adatok* kinyomatai és más releváns nyomtatványok) integrálják például a rendszeres jelentéstételi űrlapba, a tagállamok illetékes hatóságait pedig ösztönözni kell arra, hogy ez valóban meg is történjék.
- 5.4. Ha a műhely elmulasztja a kellő alaposítással elkészíteni a vizsgálati jelentést, azt a tagállamok tekintsék szabálysértésnek, amely a műhely jogosultságának visszavonásához vezethet.
- 5.5. A tagállamok legalább kétfévente végezzék el a műhelyek vizsgálati jelentéseinek és nyilvántartásainak auditját. Ezek az auditok magukban foglalhatják a digitális tachográfok vizsgálatára és kalibrálására vonatkozó vizsgálati jelentések szűrőpróbáját. Ellenőrizhetik a műhelykártyákat is, a rajtuk lévő adatokat pedig rendszeresen letölthetik annak megelőzésére, hogy azok elveszenek vagy felülírják őket.

ÖSSZEFOGLALÁS

A DIGITÁLIS TACHOGRÁF BEFOLYÁSOLÁSÁRA TETT KÍSÉRLETEK MEGELŐZÉSE A MŰHELYEKBEN VÉGZETT VIZSGÁLATOK SORÁN

A műhelyek jóváhagyása és rendszeres ellenőrzése során a tagállamoknak gondoskodniuk kell arról, hogy a műhelyek munkatársai megfelelően képzettek legyenek, valamint hogy hozzáférjenek minden olyan szükséges eszközhöz, amellyel letölthetik az adatokat és elvégezhetnek bizonyos speciális vizsgálatokat.

Az illetékes hatóság utasítsa a műhelyeket arra, hogy mindaddig ne plombálják újra azt a digitális tachográfot, amelyben befolyásoló eszközt tártak fel, amíg el nem távolították a szóban forgó eszközt, és a tachográfot teljesen újra nem kalibrálták oly módon, hogy az az adatokat pontosan rögzítse. Az illetékes hatóság utasítsa továbbá a műhelyeket arra, hogy távolítsák el a beépítési plakettet.

A műhelyek által végzett vizsgálatok az alábbiakra terjedjenek ki:

- plombák, beépítési és a gyártói adatokat feltüntető plakettek fizikai vizsgálata
- a letöltött adatok, különösen az *eseményekre és meghibásodásokra vonatkozó adatok* elemzése
- adott esetben referenciakábel alkalmazásával végzett ellenőrzés.

A műhelyeknek rögzíteniük kell vizsgálati jelentésükben, ha a plomba hiányzik vagy sérült, valamint csatolniuk kell a jelentéshez a letöltött fájlok kinyomatait. A nemzeti hatóságok számára két éven át hozzáférést kellene biztosítani a vizsgálati jelentésekhez.

A műhelyek tagállamok általi rendszeres ellenőrzésének célszerű magában foglalnia a vizsgálati eljárások auditját, beleértve a vizsgálati jelentések szűrőpróbaszerű ellenőrzését.

A tagállamoknak gondoskodjanak arról, hogy a műhelyek értesítsék az illetékes hatóságot, valahányszor befolyásoló eszközöket tártak fel vagy olyan súlyos inkonzisztenciát állapítottak meg, amely arra utal, hogy a járműben befolyásoló eszközt használtak, majd kiszerezték azt.

Ilyen esetben, ha a járművet egy másik tagállamban tartják nyilván, a tagállam tájékoztassa a Közösségen belüli kapcsolattartó szervet az esetről az érintett vállalkozás többi járművére irányuló vizsgálat elvégzése érdekében.

6. Fejezet: Záró rendelkezések

- 6.1. A menetíró készülékek megtévesztésére szolgáló eszközök használatának feltárása és megelőzése folyamatosan végzendő feladat, amely állandó éberséget követel. A technikai fejlődéssel párhuzamosan finomodnak a rendszert fenyegető, annak megtévesztésére kidolgozott módszerek is. Éppen ezért a tachográfrendszer működési biztonságának védelméből ki kell vennie a részét valamennyi érintett szereplőnek: az ellenőrzést végző hatósági személyeknek és a jogosultsággal rendelkező műhelyeknek és szerelőknek éppúgy, mint a jogszerűen eljáró, törvénytisztelő üzemeltetőknek és járművezetőknek.
 - 6.2. Nemzeti szinten ösztönözni kell a tagállamokat, hogy a lehető legtöbb információt gyűjtsék össze az említett veszélyek kezelésére szolgáló önálló stratégia kialakításához, és minden támogatást meg kell adni nekik ahhoz, hogy ezeket az információkat közkinccsé tegyék. A rendszer megtévesztésére irányuló új, eddigiektől eltérő fenyegetéseket és kísérleteket a tagállamoknak a Bizottság tudomására kell hozniuk.
 - 6.3. Közösségi szinten a Bizottság továbbra is figyelemmel fogja kísérni a helyzetet és a szabályok betartását, és számít valamennyi tagállam és ágazati szereplő támogatására és együttműködésére.
-