

## DOPORUČENÍ

## KOMISE

## DOPORUČENÍ KOMISE

ze dne 23. ledna 2009

**o pokynech pro osvědčené postupy při kontrole týkající se kontrol záznamového zařízení prováděných při silničních kontrolách a schválenými servisními dílnami**

(oznámeno pod číslem K(2009) 108)

(Text s významem pro EHP)

(2009/60/ES)

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2006/22/ES ze dne 15. března 2006 o minimálních podmínkách pro provedení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 a (EHS) č. 3821/85 o předpisech v sociální oblasti týkajících se činností v silniční dopravě a o zrušení směrnice Rady 88/599/EHS <sup>(1)</sup> a zejména jejího čl. 11 odst. 1,

vzhledem k tomu, že:

- (4) Zdá se však, že pravidelná ověřování a kontroly nejsou prováděny s takovou četností, která by pravděpodobně účinně odrazovala ty řidiče a provozovatele, kteří se snaží o zneužívání systému prostřednictvím manipulačních přístrojů nebo jiných podobných prostředků.
- (5) Výzkum a informace od odborníků prokázaly, že pokusy o obcházení systému tachografů jsou značně rozšířené u vozidel vybavených analogovými tachografy; k podobným útokům a hrozbám nyní dochází u systému digitálních tachografů.
- (6) Stejný výzkum ukázal, že řada manipulací je možná a je známo, že k ní dochází v odvětví silniční dopravy ve snaze o obcházení tachografu, zejména u systému digitálních tachografů.
- (7) Takové pokusy a hrozby představují vážné riziko pro bezpečnost silničního provozu a mají také nepříjemné záporné dopady na volnou soutěž a na sociální podmínky řidičů v silniční dopravě.
- (8) V důsledku lepší bezpečnosti digitálního tachografu oproti analogovému tachografu lze snadněji zjišťovat hrozby a pokusy o útok na systém, takže hrozba, že bezohlední řidiči a provozovatelé budou dopadeni s takovými přístroji, se v souladu s tím zvýšila a měla by působit jako významný odstrašující prostředek.
- (1) Podle čl. 11 odst. 1 směrnice 2006/22/ES má Komise stanovit pokyny o osvědčených postupech při kontrole týkající se kontrol vozidel prováděných kontrolními pracovníky buď na silnici, nebo v provozovně dopravců či schválenými servisními dílnami a montéry.
- (2) Záznamové zařízení v silniční dopravě je nezbytné pro udávání časových období, která řidiči strávili při řízení a odpočinku, a také pro zajištění, že příslušné vnitrostátní kontrolní orgány mohou provádět účinné kontroly předpisů v sociální oblasti v silniční dopravě.
- (3) Pro zajištění, že takové záznamové zařízení pracuje správně a spolehlivě a že záznam a ukládání údajů může být zaručeno, jsou nezbytná pravidelná ověřování a kontroly po instalaci záznamového zařízení.

<sup>(1)</sup> Úř. věst L 102, 11.4.2006, s. 35.

- (9) V souladu s tím se toto doporučení zaměřuje na podporu a pomoc členských států při přijímání postupů a metod, které na základě výzkumu a technických odborných znalostí z odvětví značně zlepší možnosti bránění a zjišťování takových pokusů o obcházení.
- (10) Toto doporučení zejména předkládá osvědčené postupy při kontrole, jak byly určeny při výzkumu provedeném Společným výzkumným střediskem.
- (11) Toto doporučení tvoří spolu s navrhovanou směrnicí o dalších kontrolách prováděných na silnici balík opatření při kontrole zaměřených na významné zlepšení zjišťování a prevence přístrojů používaných k obcházení systému digitálních tachografů.
- (12) Opatření stanovená v tomto doporučení jsou v souladu se stanoviskem výboru ustanoveného podle čl. 18 odst. 1 nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 <sup>(1)</sup>,

## DOPORUČUJE:

- 1) Přijmout a použít pokyny pro osvědčené postupy stanovené v příloze tohoto doporučení týkající se kontrol vozidel prováděných kontrolními pracovníky na silnici nebo v provozovnách dopravců či montéry a techniky v servisních dílnách schválených příslušným úřadem členského státu pro zjištění a prevenci používání manipulačních přístrojů u záznamového zařízení používaného v silniční dopravě.
- 2) Podle potřeby použít tyto pokyny v souvislosti s národními prováděcími strategiemi zmíněnými v článku 2 směrnice 2006/22/ES.

V Bruselu dne 23. ledna 2009.

*Za Komisi*  
Antonio TAJANI  
místopředseda

---

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 370, 31.12.1985, s. 8.

## PŘÍLOHA

**DOPORUČENÍ O PROTIOPATŘENÍCH, KTERÁ MAJÍ PŘIJMOUT ČLENSKÉ STÁTY KE ZJIŠŤOVÁNÍ  
A PREVENCI POUŽÍVÁNÍ MANIPULAČNÍCH PŘÍSTROJŮ**

## OBSAH

## KAPITOLA 1: ÚVOD

## KAPITOLA 2: ÚČINNÉ SILNIČNÍ KONTROLY

- A Organizace a vybavení
- B Metody dvou kontrolních bodů s analýzou skutečné rychlosti a vzdálenosti vozidel
- C Metody jednoho kontrolního bodu vycházející z analýzy stažených údajů
- D Metody jednoho kontrolního bodu vycházející z technické kontroly plomb
- E Odeslání vozidla do servisní dílny
- F Kontrola vozidel nebo údajů v procozovně dopravce

## KAPITOLA 3: ŠKOLENÍ; VYBAVENÍ A OSVĚDCENÉ POSTUPY

## KAPITOLA 4: KONTROLY SERVISNÍCH DÍLEN

- A Právní základ
- B Rozbité nebo chybějící plomby
- C Analýza datových záznamů
- D Kontrola párování mezi snímačem pohybu a celkem ve vozidle
- E Zvláštní postupy v důsledku silniční kontroly

## KAPITOLA 5: ZPRÁVA A AUDIT SERVISNÍCH DÍLEN

## KAPITOLA 6: ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

**Kapitola 1: Úvod**

- 1.1 Toto doporučení Komise popisuje, v čem by mohly být členské státy podporovány proto, aby čelily hrozbám představovaným používáním manipulačních přístrojů u tachografů a současně aby propagovaly a podporovaly preventivní protiopatření mezi členskými státy pro řešení těchto hrozeb.
- 1.2 Přítomnost manipulačních přístrojů ve vozidlech, které mají zasahovat do správného provozu a funkcí systému digitálních tachografů, představuje jednu z nejzávažnějších hrozeb pro bezpečnost systému. Používání nebo záměr použít takové přístroje pokříví volnou soutěž a poskytne bezohledným provozovatelům a řidičům nekalou obchodní výhodu a vytvoří nepřijatelné záporné sociální dopady pro řidiče tím, že jim umožní nebo je donutí řídit po daleko delší období, než je právně přípustné. Možným důsledkem těchto faktorů je snížení bezpečnosti silničního provozu pro všechny uživatele silnic, kterou je Komise odhodlána v nadcházejících letech zlepšovat.
- 1.3 Navíc provozovatelé a řidiči, kteří dodržují zákon, musí být schopni důvěřovat digitálnímu tachografu a vnitrostátní kontrolní orgány ve Společenství musí být schopny se spolehnout na autentičnost a úplnost údajů, které zařízení zaznamenalo a uložilo, a to bez ohledu na to, zda byly staženy a analyzovány z celku vozidla nebo karty řidiče. Pro zaručení spolehlivosti údajů musí být prováděna pravidelná ověřování a kontroly zařízení pro zajištění jeho správné činnosti a provozu.

- 1.4 Dlouhodobě je zásadní celková bezpečnost systému a jeho součástí, pokud má být zajištěna autentičnost a úplnost zaznamenaných údajů. Pro odstranění nejobvyklejšího zneužívání a pokusů obcházet systém Komise podle potřeby prozkoumá možnost zavedení dalších, podrobnějších opatření při přezkumu nařízení (EHS) č. 3821/85 a jeho příloh.
- 1.5 Krátkodobě však příslušné úřady členských států mohou přesto vytvořit vhodná a účinná opatření pro daleko pravděpodobnější zjištění manipulačních přístrojů, a snížit tak riziko, že provozovatelé a řidiči budou používat takové zařízení.
- 1.6 Zatímco mají členské státy právní odpovědnost vyžadovat provádění ověřování a kontrol takovým způsobem, aby zajistily účinné provedení předpisů silniční dopravy Společenství v sociální oblasti, tyto pravidelné kontroly nemohou zaručit, že přístroje nebudou instalovány a používány později po dokončení kontrol. Zkušenosti ukázaly, že takové přístroje jsou mnohem pravděpodobněji nalézány při silničních kontrolách, když lze vozidlo zkontrolovat podrobněji. Členské státy by měly podporovat četnost a povahu těchto kontrol, aby se významně posílil odstrašující činitel zvýšením rizika zjištění takových přístrojů.
- 1.7 Dodatek 10 (Všeobecné požadavky na bezpečnost) přílohy 1B nařízení (EHS) č. 3821/85 představuje rozsah bezpečnostních funkcí při kontrole potřebných pro zajištění nedotčenosti systému digitálních tachografů. Cíle bezpečnosti i hrozby pro celý systém je třeba řešit na základě kombinace technických řešení, prostřednictvím schválení ITSEC i fyzických, personálních a procedurálních prostředků, jejichž provedení je v odpovědnosti členských států a výrobců tachografů. Záměrem tohoto doporučení Komise je tedy navrhnout členským státům nejúčinnější postupy na základě výzkumu i známých osvědčených postupů pro podporu těchto procedurálních a personálních prostředků.
- 1.8 Toto doporučení Komise by však nemělo být považováno za náhradu těch technických řešení, které poskytla ITSEC <sup>(1)</sup>, a v ideálním případě by mohlo být snadno použito ve spojení s nimi a na jejich podporu.
- 1.9 Zpráva, kterou poskytlo Společné výzkumné středisko <sup>(2)</sup>, stanovila druhy známých a možných útoků na bezpečnost digitálního tachografu. Proto by tuto zprávu mohly členské státy použít jako základ pro zavedení nezbytných kroků a opatření pro zajištění, že lze poskytnout odpovídající informace a pokyny vnitrostátním kontrolním pracovníkům, takže když tyto provádějí ověřování a kontroly vozidel na silnici, jsou toho schopni. Navíc podobné informace a pokyny by mohly být poskytnuty montérům a servisním dílnám, které provádějí povinné instalace, kontroly, ověřování a opravy záznamového zařízení v silniční dopravě. Pokyny by mohly být v dostatečném rozsahu pro zajištění, že takové osoby mohou plně a kvalifikovaně provádět kontroly popsané v této příloze a že členské státy jsou schopny jednat při stíhání těch osob, u kterých bylo zjištěno, že zneužívají nebo se pokoušejí zneužít systém.
- 1.10 Následující pokyny a doporučení nejsou vyčerpávající a mohou nastat okolnosti, kdy použití takových doporučení nemůže zajistit žádoucí výsledek (například v případech, kdy referenční kabel nelze připojit ke snímači pohybu). V takových případech by mohly být členské státy podporovány, aby vytvořily alternativní metody, které lze ověřit jako účinné. Taková alternativní opatření by mohla být rozsáhleji sdílena v rámci kontrolního společenství.
- 1.11 Navíc přestože je záměrem tohoto doporučení Komise řešit oba typy tachografu, jak jsou definovány v nařízení (EHS) č. 3821/85 a jeho přílohách, členské státy již možná mají zavedené metody, postupy a pokyny týkající se kontrol analogových tachografů a zjišťování manipulačních přístrojů. Proto by se na toto doporučení Komise nemělo hledět tak, že nahrazuje nebo zlehčuje tato již zavedená opatření, ale že je dále podporuje, zejména s ohledem na digitální tachograf, kde se může metodika lišit, ale cíl zůstává stejný. Doporučuje se, aby tam, kde jsou již zavedena opatření pro kontrolu analogových tachografů, mohla být tato opatření podle potřeby rozšířena také na digitální tachografy (například situace týkající se platby servisním dílnám za provedení speciálních úkolů, které jim stanovili kontrolní pracovníci po odeslání vozidla do schválené servisní dílny, jak je popsáno v části F).
- 1.12 Členské státy by měly být přesvědčivé a měla by jim být poskytována podpora při stanovení jejich národních prováděcích strategií, jejich metod a procesů při řešení nových hrozeb vůči systému tachografů. Takové osvědčené postupy by mohly být sdíleny s jinými členskými státy.

<sup>(1)</sup> ITSEC – Kritéria posouzení bezpečnosti informační technologie, 1991 Verze 1.2

<sup>(2)</sup> Technické poznámky JRC, „Zpráva o útocích na bezpečnost digitálního tachografu a o riziku spojeném se zavedením adaptérů pro instalaci do lehkých vozidel.“ Omezený náklad pro vnitrostátní manažery rizik (29. listopadu 2007).

## Kapitola 2: Účinné silniční kontroly

### A Organizace a vybavení

- 2.1 Pro provádění úplných a účinných kontrol by kontrolní pracovníci měli být plně vybaveni a řádně vyškoleni. Měli by mít alespoň kontrolní karty a příslušné nástroje pro stažení datových souborů celku ve vozidle a karty řidiče a měli by být schopni analyzovat takové datové soubory a výpisy ze záznamového zařízení typu přílohy IB ve spojení s listy nebo grafy z typů přílohy 1. Kontrolní pracovníci by měli být také vybaveni softwarem, který je schopen analyzovat tyto údaje rychle a při minimálních obtížích, protože se uznává, že pro účely zjišťování manipulačních přístrojů nelze snadno analyzovat výpisy na silnici kvůli délce a obsahu některých souborů, které se mají vytisknout.
- 2.2 Do rozsahu, do kterého je to možné, by mohli kontrolní pracovníci, ať už na silnici nebo v provozovně dopravce a ať při kontrole dodržování počtu hodin řidiče nebo zkoušek technické způsobilosti nebo při jiných druzích kontrol, také využít příležitosti, která se nabízí, k přezkoušení správné činnosti a používání tachografu a být schopni na základě takových kontrol zjistit používání manipulačního přístroje.
- 2.3 Za tímto účelem se doporučuje, aby se členské státy pokusily organizovat kontroly vozidel z hlediska manipulačních přístrojů ve spojení s jinými kontrolami (jako jsou zkoušky technické způsobilosti, dodržování pravidel počtu hodin řidiče atd.) a aby bylo pro informaci alespoň 10 % celkového počtu kontrolovaných vozidel kontrolováno z hlediska přítomnosti manipulačních zařízení. Členské státy si samy určí vhodnou metodiku a okolnosti pro provádění takových kontrol navíc, ale obsah by se mohl odrazit v jejich celkové národní prováděcí strategii.
- 2.4 Účinná kontrola by mohla být prováděna například při použití následujících metod:
- dva kontrolní body s analýzou rychlosti nebo vzdálenosti (viz B);
- jeden kontrolní bod s podrobnou analýzou údajů (viz C);
- jeden kontrolní bod vycházející z technické kontroly (viz D).
- 2.5 Pokud se kontrolní pracovník domnívá, že shromáždil dostatek důkazů, mohl by odeslat vozidlo do servisní dílny k provedení dalších zkoušek (viz E).
- 2.6 Členské státy mohou samozřejmě vždy použít další nebo jiné metody kontroly vozidel.

### B Metody dvou kontrolních bodů s analýzou skutečné rychlosti a vzdálenosti vozidel

- 2.7 Rychlostní kontrola v určitém čase: pro použití této metody by kontrolní pracovníci, kteří používají pevné nebo mobilní kamery či rychlostní děla, mohli měřit skutečnou rychlost vozidla před jeho zastavením při silniční kontrole v určitém čase. Mohli by pak z celku ve vozidle (CV) stáhnout *24-hodinový podrobný rychlostní soubor* a porovnat rychlost zaznamenanou v tomto určitém čase s rychlostí změřenou o několik kilometrů dříve. V kontrolním bodu vyžaduje tato metoda pouze porovnat dvě čísla po stažení 24-hodinového podrobného rychlostního souboru.
- 2.8 Kontrola pevné vzdálenosti v určitém čase: pro použití této metody by kontrolní bod mohl být zvolen ve známé vzdálenosti od určitého místa, kde mají kontrolní pracovníci zařízení nebo prostředky k záznamu času, kdy určené vozidlo zastavilo nebo projelo tento určitý bod (stvrzenky o platbě mýtného, kamerové záznamy, zprávy o hraničních kontrolách atd.). V kontrolním bodu by pak kontrolóři mohli stáhnout z celku ve vozidle *24-hodinový soubor přesné rychlosti* a rychle porovnat průměrnou rychlost zaznamenanou mezi kontrolním bodem a určitým místem s rychlostí vypočtenou ze známé vzdálenosti na základě doby potřebné k dosažení kontrolního bodu.
- 2.9 U obou metod kontrolóři v kontrolním bodu musí pouze porovnat dvě čísla poté, co stáhli *24-hodinový soubor přesné rychlosti* a změřili nebo vypočetli skutečnou průměrnou rychlost. Jakýkoli významný rozdíl by mohl u kontrolního pracovníka vzbudit podezření, že byl použit přístroj. Kontrolní pracovník by pak mohl odeslat řidiče a vozidlo do servisní dílny, aniž by nutně musel provést další kontroly na místě.
- 2.10 Pokud se týká údajů z tachografů typu přílohy IB, všechny soubory, které jsou staženy ze záznamového zařízení nebo jeho prostřednictvím, musí doprovázet příslušný digitální podpis, který původně vygeneroval celek ve vozidle nebo karta řidiče proto, aby se ověřila autentičnost a úplnost údajů a kontrolní pracovníci by mohli také kontrolovat, že jsou staženy také tyto informace.

*C Metody jednoho kontrolního bodu vycházející z analýzy stažených údajů*

2.11 Kdyby byl manipulační přístroj používán, když se provádí silniční kontrola, nebo byl používán krátce před kontrolou, náznaky manipulace by se mohly zjistit prostřednictvím řady jednoduchých postupů.

2.12 Pro stanovení podezření na přítomnost manipulačního přístroje, které by opravňovalo kontrolní pracovníky k tomu, aby učinili jakékoli opatření, které považují nezbytné pro jeho zjištění, by kontrolní pracovníci mohli:

— Porovnat činnosti řidiče stažené z karty a celku ve vozidle s jakoukoli jinou dokumentací ve vozidle a výpověďmi řidiče. Rozpory mezi těmito údaji by mohly zakládat počátek podezření. V takovém případě by kontrolor mohl šetřit dále.

— Zkontrolovat *soubor událostí a závad* uložený na celku ve vozidle a zejména za posledních 10 dnů:

— Pokus o poškození bezpečnosti

— Přerušování napájení (nejdelší událost)

— Chybu údajů pohybu (nejdelší událost)

— Závadu na snímači

Jestliže by řidič nebyl schopen vysvětlit a odůvodnit všechny události nebo závady, kontrolor by mohl šetřit dále.

— Zkontrolovat *soubory technických údajů* uložené na celku ve vozidle a zejména:

— Údaje o nastavení času

— Kalibrační údaje (5 nejnovějších kalibrací, název servisní dílny a jejich číslo karty)

— Druhé údaje jsou užitečné pro zjištění příliš mnoha kalibračních zásahů, které mohou znamenat, že byly provedeny s odcizenou kartou servisní dílny (nebo kartou servisní dílny ohlášenou jako ztracenou). Doporučuje se, aby kontrolní pracovníci ověřili u svého úřadu vydávajícího karty <sup>(1)</sup> stav takových karet servisní dílny, které byly zjištěny, a zda byly platné v době, kdy byly použity pro kalibraci celku ve vozidle.

2.13 Jestliže by i po kontrole všech údajů uvedených v 2.14 – 2.19 měl kontrolní pracovník stále za to, že je něco v nepořádku, mohl by stáhnout *24-hodinový soubor přesné rychlosti* a zkontrolovat ještě za pomoci svého softwaru, zda se vyskytují nerealistická zvýšení nebo snížení zrychlení vozidla a podle potřeby zda profil jízdy odpovídá jiné dokumentaci ve vozidle a výpovědím řidiče (počet zastávek, rychlost v horské nebo v městské oblasti ...). Tyto důkazy spolu s předchozími by mohly ospravedlnit podezření, že je přítomen manipulační přístroj.

2.14 V kontrolním bodu tato metoda vyžaduje vhodný software, který je schopen vygenerovat čitelné zobrazení časového profilu rychlosti pro určení neobvyklých rozdílů ve zrychlení nebo zpomalení rychlosti pro zdůraznění a obecněji pro automatickou signalizaci:

— nerealistických zvýšení nebo snížení zrychlení vozidla;

— všech podezřelých kalibrací celku ve vozidle;

— přerušování napájení.

*D Metody jednoho kontrolního bodu vycházející z technické kontroly plomby*

2.15 Tam, kde je to možné a když je to bezpečné, kontrolní pracovník by mohl zkontrolovat plomby. Pokud by plomby chyběly nebo by byly rozbité či poškozené, měl by být řidič požádán o zdůvodnění situace.

<sup>(1)</sup> Pro zaslání požadavku jiným úřadům vydávajícím karty by měl být použit TACHONET.

2.16 Jestliže řidič může poskytnout písemné prohlášení uvádějící důvody takového zásahu, jak se předpokládá v části V bodu 4 přílohy 1, nebo požadavku 253 přílohy IB nařízení (EHS) č. 3821/85, pak by mohl kontrolní pracovník požadovat, aby jel řidič do servisní dílny pro opětovné zaplombování systému a překalibrování zařízení.

2.17 Jestliže nemůže, mohlo by to být porušením a doporučuje se, aby byl řidič se svým vozidlem ihned odeslán do schválené servisní dílny v doprovodu a kontrolního pracovníka ke kontrole zařízení, jak se předpokládá v následující kapitole 3.

#### *E Odeslání vozidla do servisní dílny*

2.18 Kdyby po silniční kontrole při použití předchozích metod stále existovalo odůvodněné podezření, že je instalován manipulační přístroj, mohl by kontrolní pracovník odeslat vozidlo do schválené servisní dílny. Kontrolní pracovníci nebo příslušný vnitrostátní úřad by mohl být oprávněn vydávat schváleným servisním dílnám pokyn k provedení určitých zkoušek určených pro zkoušku na přítomnost manipulačních přístrojů.

2.19 Tyto určité zkoušky by ve většině případů umožnily zjistit špatné párování mezi snímačem pohybu a celkem ve vozidle, což může naznačovat přítomnost manipulačního přístroje. Takové zkoušky by mohly zahrnovat (viz popis v kapitole 3):

— kontrolu plomb a montážních štítků;

— zkoušku referenčního kabelu;

— analýzu stažených datových souborů.

2.20 Kdyby byly zjištěny manipulační přístroje, bez ohledu na to, zda je řidič použil nebo ne, zařízení (a to může zahrnovat samotný přístroj, celek ve vozidle nebo jeho součásti a kartu řidiče) by mohlo být odstraněno z vozidla a být použito jako důkaz.

2.21 Dále by se po schválených servisních dílnách mohlo navíc požadovat, aby kontrolovaly, že záznamové zařízení: (a) pracuje řádně; (b) správně zaznamenává a ukládá údaje a (c) že kalibrační parametry jsou správné.

2.22 Doporučuje se, aby u vozidel vybavených záznamovým zařízením typu přílohy IB a pouze po stažení všech datových souborů a jejich analýze (s jejich neporušenými digitálními podpisy) a po zkontrolování, že se nevyskytuje žádný manipulační přístroj, bylo záznamové zařízení plně překalibrováno a připevněn nový montážní štítek. Dále se doporučuje, že by měla schválená servisní dílna systém opětovně zaplombovat pouze pod vedením kontrolního orgánu.

2.23 Pokud se týká zařízení vyhovujícího příloze 1, zařízení by mohlo být po odstranění každého manipulačního přístroje zkontrolováno z hlediska řádného fungování a správného provozu a plně překalibrováno a mohl by být upevněn nový montážní štítek. Doporučuje se, že by pak měla schválená servisní dílna systém opětovně zaplombovat pouze pod vedením kontrolního orgánu.

#### *F Kontrola vozidel nebo údajů v provozovně dopravce*

2.24 Doporučuje se, aby kompetentní úřady členského státu využily možnosti kontrolovat vozidla (a celky ve vozidle) a řidiče (a karty řidiče), které se mohou na místě vyskytovat v průběhu kontroly provozovny dopravce.

2.25 Údaje vedené dopravcem musí být uchovávány alespoň jeden rok a zpřístupněny pro kontrolu, kdykoliv to kontrolní pracovník požaduje. Proto by mohli kontrolní pracovníci v rámci svého standardního kontrolního postupu zkontrolovat jakékoliv vozidlo, které naleznou v provozovně dopravce, a provést veškeré zkoušky nebo činnosti, které považují za vhodné, přičemž by současně způsobili co nejkratší zpoždění řidičů a vozidel.

2.26 Takové kontroly v provozovně dopravce by také mohly počítat s možností, že se může vyskytovat kombinace vozidel a záznamů souvisejících buď se záznamovým zařízením typu přílohy I, nebo přílohy IB, a bylo by vhodné, aby byli kontrolní pracovníci na tuto eventualitu připraveni a řádně vybaveni.

**SHRNUTÍ****PREVENCE ÚTOKŮ NA DIGITÁLNÍ TACHOGRAF****KONTROLY NA SILNICÍCH NEBO V PROVOZOVNĚ DOPRAVCE**

Mohly by být vytvořeny národní prováděcí strategie pro podporu účinných ověřování a kontrol při kontrole vozidel, které by mohly být vybaveny manipulačními přístroji, a to buď na silnici nebo v průběhu kontrol provozoven dopravců.

Řádně vyškolení a vybavení kontrolní pracovníci by byli schopni rychle zpřístupnit, stáhnout a analyzovat údaje z celků ve vozidle a pohotově provést kontroly a byli by schopni provést podobnou analýzu elektronicky uložených údajů nebo v kombinaci s listy, grafy a výpisy.

Členské státy by mohly vytvořit strategie pro zajištění, že když jsou vozidla kontrolována z hlediska přítomnosti manipulačních přístrojů, mohla by být taková vozidla do roku 2010 kontrolována podle jedné z následujících metod:

- dva kontrolní body s analýzou skutečné rychlosti a vzdálenosti;
- jeden kontrolní bod s podrobnou analýzou stažených údajů;
- jeden kontrolní bod vycházející z technické kontroly plomb.

Pro informaci by bylo možné, že 10 % kontrolovaných vozidel (ať už prostřednictvím zkoušek technické způsobilosti, dodržování počtu hodin řidiče nebo jiných kontrol) by bylo také kontrolováno z hlediska přítomnosti manipulačních přístrojů, i když je na členských státech, aby si vytvořily nejúčinnější prostředky, které budou definovány v jejich strategiích.

Pokud by byl zjištěn dostatek důkazů vedoucích k oprávněnému podezření, kontrolní pracovníci by mohli odeslat vozidlo do schválené servisní dílny pro provedení dalších zkoušek.

Kdyby byly zjištěny manipulační přístroje bez ohledu na to, zda je řidič použil nebo ne, doporučuje se, aby bylo zařízení odstraněno z vozidla a použito jako důkaz v souladu s vnitrostátními pravidly postupu, který se týká nakládání s takovými důkazy. Kontrolní pracovníci by mohli použít vhodné procesy a související sankce vždy, když je použití takového zařízení prokázáno, protože představuje nejzávažnější porušení.

**Kapitola 3: Školení, vybavení a osvědčené postupy**

- 3.1 I když by měly členské státy zajistit, že jsou kontrolní pracovníci řádně vyškoleni pro provádění svých úkolů, mohlo by být také provedeno přiměřené školení všech dalších příslušných stran; bylo by výhodné a vysoce žádoucí, kdyby byly pořádány společné návštěvy a koordinace kontrolních pracovníků mezi členskými státy, aby se harmonizovaly osvědčené postupy a rozšířilo ponaučení ze zkušeností mezi pracovníky.
- 3.2 Kontrolní pracovníci by měli být přiměřeně vybaveni pro provádění celého rozsahu kontrol souvisejících s digitálním tachografem. To znamená, že by měli mít k dispozici vhodné nástroje pro čtení, tisk a stahování údajů z takového záznamového zařízení. Členské státy by mohly vyvinout úsilí, aby zajistily, že je takto vybaven dostatečný počet jejich kontrolních pracovníků.
- 3.3 Osvědčené postupy zjišťování a prevence při silničních kontrolách i v provozovně dopravce (jako použití referenčního kabelu, technika pevné vzdálenosti, zjištění abnormálních rychlostních stop nebo profilů vzdálenosti, přerušení napájení, rozbité plomby) by mohly být sdíleny a podporovány uvnitř kontrolního společenství.

**Kapitola 4: Kontroly servisních dílen**

Servisní dílny a montéři poskytují rozhodující vazbu v bezpečnosti systému tachografů bez ohledu na to, zda je zařízení analogový nebo digitální tachograf. Jejich schválení a oprávnění musí vycházet z jasného souboru vnitrostátních kritérií, která prokazují jejich spolehlivost a důvěryhodnost. Pro tento účel se doporučuje, aby členské státy zajistily, že servisní dílny oprávněné k instalaci, aktivaci, kalibraci, kontrole a opravě záznamového zařízení jsou schváleny, pravidelně kontrolovány, certifikovány a že jsou jim poskytovány včasné, příslušné aktualizace a informace. Doporučuje se také, aby kompetentní úřady poskytovaly montérům a servisním dílnám jasné instrukce a pokyny o jejich povinnostech a odpovědnosti, zejména o chápání jejich úlohy v souvislostech celkové bezpečnosti systému. Doporučuje se také, aby ty úřady, které schvalují dílny a montéry, poskytovaly prostřednictvím Komise všem členským státům přesné a pravidelně aktualizované informace týkající se značení plomb a podrobností a stavu každé servisní dílny na jejich území.

## A Právní základ

- 4.1 Obvykle bude požadováno, aby vozidla jela do servisní dílny ke kontrole pokaždé, když:
- (a) tachograf potřebuje svoji kontrolu v souladu s přílohami nařízení (ES) č. 3821/85;
  - (b) vozidlo je podrobeno své roční kontrole technické způsobilosti podle ustanovení přílohy II směrnice 96/96/ES;
  - (c) kontrolní pracovníci odešlou vozidlo do servisní dílny pro provedení podrobnější kontroly záznamového zařízení;
  - (d) záznamové zařízení musí být opraveno nebo vyměněno.
- 4.2 Při všech těchto příležitostech by mohl být servisním dílnám nebo montérům vydán pokyn, aby vizuálně a fyzicky kontrolovali, že je záznamové zařízení zaplombováno a že má záznamové zařízení svůj popisný štítek od výrobce i montážní štítek.
- 4.3 Kompetentní úřad členského státu by mohl svým servisním dílnám pravidelně připomínat, že pokaždé, když zkontrolují a opětovně zaplombují systém tachografu a připevní montážní štítek, servisní dílna vlastně potvrzuje, že je systém bezpečný, že pracuje správně, zaznamenává řádně a že k zařízení nejsou připojeny žádné manipulační přístroje.
- 4.4 Servisním dílnám by mohlo být připomínáno, že mohou spáchat vážné porušení, pokud vědomě opětovně zaplombují systém tachografu, aniž by nejdříve odstranily všechny manipulační přístroje, které samy naleznou, nebo aniž by požadovaly, aby byl manipulační přístroj před opětovným zaplombováním odstraněn. Pokud se později prokáže, že je přítomen manipulační přístroj bez ohledu na to, zda byl použit nebo ne, a že servisní dílna provedla opětovné zaplombování systému a připevnila montážní štítek, pak by se servisní dílna a jednotliví montéři mohli odpovídat za vážné porušení.
- 4.5 Doporučuje se, aby kompetentní úřady členských států při zohlednění důležité úlohy, kterou mají servisní dílny a montéři s ohledem na bezpečnost systému, zvážily vhodné sankce, které by dokonce mohly vést ke ztrátě schválení nebo oprávnění provádět práci na tachografech, pokud již na servisní dílny nelze nadále spoléhat.
- 4.6 Naopak, členské státy by mohly servisním dílnám připomínat, že mají právo odmítnout provést jakékoli další kontroly nebo kalibrace na každém vozidle, pokud mají podezření nebo vědí, že je u tohoto vozidla přítomen manipulační přístroj. Kompetentní úřad by mohl podpořit servisní dílny, jestliže servisní dílna trvá na tom, aby před pokračováním kontroly byl nejdříve odstraněn manipulační přístroj. Servisní dílna může vždy odmítnout buď opětovně zaplombovat spoje rozhraní, nebo připevnit každý montážní štítek, dokud není přístroj odstraněn.
- 4.7 Členské státy, které to považují za vhodné, by mohly požadovat, aby schválené servisní dílny oznámily takové skutečnosti, jak je popsáno v 4.4 – 4.6.
- 4.8 Jinak by mohly členské státy, které nepovažují takové opatření servisní dílny za vhodné, místo toho servisním dílnám vydat pokyn, aby tato oznámení byla uchovávána po určité časové období a zpřístupněna kompetentnímu úřadu, když jsou požadována. Toto časové období by mohlo být nejméně 24 měsíců, což by odpovídalo nejkratšímu období mezi kontrolami zařízení.
- 4.9 Servisním dílnám by také mohlo být připomínáno, že pouhé odstranění manipulačního přístroje z vozidla nutně neочиšťuje provozovatele nebo řidiče od veškerých porušení, protože je velmi pravděpodobné, že předtím zaznamenané a uložené údaje na celek ve vozidle a jednotlivé karty řidiče mohly již být zmanipulovány. Neoznámením takové věci by samotné servisní dílny mohly přispívat k trestným činům spáchaným těmito provozovateli nebo řidiči a mohly by očekávat, že budou čelit stejným trestům, pokud by byly přistiženy.
- 4.10 Přesto by však servisní dílny a montéři mohli oznamovat použití nebo přítomnost manipulačních přístrojů svému kompetentnímu úřadu, který by zase mohl například zvážit systém odměn nebo prémie, aby podpořil servisní dílny v poskytování informací přispívajících ke zjišťování a prevenci manipulačních přístrojů nebo všech dalších typů útoku na systém.
- 4.11 Následující pokyny a doporučení nejsou vyčerpávající a mohly by nastat okolnosti, kdy použití těchto doporučení nemůže dosáhnout žádoucího výsledku (například v případech, kdy referenční kabel (bod 1.23) nelze připojit ke snímači pohybu). Za takových okolností by mohly členské státy vytvořit jiné metody, které jsou stejně účinné. Tato jiná opatření by mohla být sdílena uvnitř širšího kontrolního společenství.

- 4.12 Dále vzhledem k tomu, že se tyto pokyny vztahují na oba typy tachografu, jak je definováno nařízením (EHS) č. 3821/85 a jeho přílohami, členské státy již možná mají zavedené metody, postupy a pokyny týkající se kontrol analogových tachografů a zjišťování manipulačních přístrojů. Pokyny v tomto doporučení Komise by proto neměly být považovány za pokyny, které nahrazují nebo zlehčují tato již zavedená opatření, ale za pokyny, které je dále podporují, zejména s ohledem na digitální tachograf, kde se může metodika lišit, ale cíle zůstávají stejné. Doporučuje se, aby tam, kde jsou již zavedena opatření pro kontrolu analogových tachografů, mohla být tato opatření podle potřeby rozšířena také na digitální tachografy. Například situace týkající se platby servisním dílnám za provedení speciálních úkolů, které jim stanovili kontrolní pracovníci po odeslání vozidla do schválené servisní dílny.

#### B Rozbité nebo chybějící plomby

- 4.13 Servisní dílny mohou vždy zkontrolovat, zda plomby chybí, jsou rozbité nebo poškozené.
- 4.14 Za žádných okolností by vozidlo nemělo být opětovně zaplombováno nebo vybaveno montážním štítkem, dokud nebyl systém obnoven tak, aby vyhovoval požadavkům nařízení.
- 4.15 Servisní dílny by mohly zaznamenat v kontrolní zprávě skutečnost, že plomby chybí nebo zaregistrovat a provést další ověření (jako ověření referenčního kabelu) a kontroly pro zajištění, že ve vozidle není přítomen žádný manipulační přístroj.
- 4.16 Pokud byly, jak se předpokládá v části V bodu 4 přílohy I a požadavku 252 přílohy IB nařízení 3821/85, odstraněny plomby v případě nutnosti nebo pro zabudování nebo opravu omezovače rychlosti, pak při každé příležitosti rozbití plomby musí být vyhotoveno písemné prohlášení uvádějící důvod takového opatření a zpřístupněno kompetentnímu úřadu.
- 4.17 Pokud ne, servisní dílna by mohla provést úplnou kontrolu pomocí následujících doporučených metod a oznámit svému kompetentní úřadu, co bylo přesně provedeno a zjištěno.

#### C Analýza datových záznamů

- 4.18 Konkrétně u digitálního tachografu údaje, které by mohly být staženy, kdykoli je to možné spolu s jejich digitálním podpisem, v servisní dílně a zabudovány do zprávy o auditu, by měly vyhovovat požadavkům uvedeným v bodu 4.4 (Požadavky na bezpečnost snímače pohybu) a v bodu 4.4 (Požadavky na bezpečnost celku ve vozidle) dodatku 10 přílohy I B nařízení 3821/85. Dodatek 1 poskytuje úplný seznam informací ve zprávě o auditu.
- 4.19 Servisní dílna by také mohla stáhnout a analyzovat *soubor událostí a závad* uložený na celku ve vozidle. Tyto události a závady zahrnují například (viz také úplný seznam v dodatku 2):
- pokus o poškození bezpečnosti;
  - závadu prokazování totožnosti snímače pohybu;
  - neoprávněnou změnu snímače pohybu;
  - neoprávněné otevření pouzdra;
  - událost přerušení napájení
  - nebo závadu čidla
- 4.20 Zjištění použití manipulačního přístroje poté, co byl odinstalován, je také obtížné prokázat. Kontrola *souboru událostí a závad* by však mohla ukázat případy, kdy došlo k přerušení napájení, která nelze vysvětlit. Kromě toho studie podrobné rychlostní stopy by mohla naznačit abnormality rychlostního signálu. Nerealistická zpomalení nebo zrychlení by mohla být příznakem zapínání nebo vypínání manipulačního přístroje.
- 4.21 Za všech okolností by servisní dílny mohly vytisknout a připojit výpis ke kontrolní zprávě nebo registru (viz kapitola 4) a podle potřeby odkázat na jakékoliv údaje stažené pomocí karty servisní dílny.

- 4.22 Jestliže nelze údaje z celku ve vozidle stáhnout pomocí karty servisní dílny, lze celek ve vozidle považovat za selhávající nebo rozbitý. V takových případech by se mohly servisní dílny pokusit o opravu zařízení. Jestliže takové pokusy o opravu stále neumožní stažení údajů, měl by být vydán certifikát o nemožnosti stažení a kopie uchována spolu s kontrolní zprávou.
- 4.23 Doporučuje se také, aby řidiči měli u sebe každý certifikát o nemožnosti stažení, který jim vydala servisní dílna, pro případ, že budou později kontrolováni, když používají vozidlo se selhávajícím digitálním tachografem. Dále se doporučuje, aby pokud řidič změní vozidlo, zůstaly takové certifikáty ve vozidle, dokud dopravce nebude schopen převzít certifikát v rámci svých celkových povinností uchovávat záznamy a dokud nebude schopen nechat zařízení opravit.

#### D Kontrola párování mezi snímačem pohybu a celkem ve vozidle

- 4.24 Jestliže je zjištěno, že od poslední kontroly nastaly jakékoli údaje popsané v předchozí části, servisní dílna by mohla provést porovnání mezi identifikačními údaji snímače pohybu snímače pohybu zapojeného do převodovky s údaji spárovaného snímače pohybu zaregistrovaného v celku ve vozidle.
- 4.25 Použití referenčního kabelu je účinným prostředkem zkoušení, zda byly do vozidla instalovány určité typy manipulačního přístroje. Referenční kabel je zapojen do zadní části celku ve vozidle a druhý konec je připojen ke snímači pohybu. Jestliže snímač pohybu v převodovce nebyl spárován s celkem ve vozidle, spustí se „událost závady údajů pohybu“ nebo závada snímače. Tato zpráva bude naznačovat přítomnost manipulačního přístroje. Pokud by se objevila tato událost, vozidlo by mohlo být zkontrolováno z hlediska skrytých přístrojů.
- 4.26 Alternativně by v průběhu kontroly mohl být snímač pohybu odpojen a odstraněn. Jestliže nebylo se systémem digitálního tachografu manipulováno, objeví se chybová zpráva (žádný snímač pohybu). Pokud však k žádné takové zprávě nedojde, bude to naznačovat přítomnost dalšího, skrytého snímače pohybu nebo nějakého jiného elektronického manipulačního přístroje.
- 4.27 Mělo by být poznamenáno, že před použitím techniky referenčního kabelu musí technici servisní dílny (nebo kontrolní pracovníci) vložit svoji kartu servisní dílny (nebo kontrolní kartu), aby poskytli vysvětlení, proč byla spuštěna „událost přerušení napájení“ a zaznamenána do *souboru událostí a závad* celku ve vozidle. Pokud se tak neučiní, mohlo by to v průběhu pozdější kontroly vydat chybný signál, že se buď řidič, nebo provozovatel mohl pokusit o útok na bezpečnost snímače pohybu.
- 4.28 I když to není vždy možné, alternativně by se mohlo značení na snímači pohybu na převodovce porovnat s identifikačními údaji snímače pohybu spárovaného snímače pohybu zaregistrovaného v celku ve vozidle. Servisní dílny by tak mohly provést tyto kroky:
- Porovnání informací zaznamenaných na montážním štítku s informacemi obsaženými v záznamu celku ve vozidle. Když je zjištěno, že informace neodpovídají, mohly by být informovány kontrolní úřady členského státu a událost zaznamenána v kontrolní zprávě a v kontrolním registru.
  - Porovnání identifikačního čísla snímače pohybu vytištěného na těle snímače pohybu s informacemi obsaženými v záznamu celku ve vozidle. Pokud by bylo třeba, mohl by být použit elektronický zkušební nástroj pro kontrolu elektronické identifikace snímače pohybu. Kde dochází k jakémukoli nesouladu identifikačních čísel, lze předpokládat, že je instalován manipulační přístroj. Kontrolní úřady členského státu by mohly být informovány a událost zaznamenána v kontrolní zprávě a kontrolním registru.

#### E Zvláštní postupy v důsledku silniční kontroly

- 4.29 Kontrolní pracovníci by mohli odeslat podezřelé vozidlo do servisní dílny. Za takových okolností by kontrolní pracovníci mohli nejdříve vydat servisním dílnám a montérům pokyn, aby stáhli všechny datové soubory z celku ve vozidle. Tyto soubory zahrnují *soubor přehledu*, *soubor přesné rychlosti*, *technický soubor* a *soubor událostí a závad*. Takové soubory musí doprovázet vhodný digitální podpis.
- 4.30 Mohla by být provedena úplná kontrola zaznamenaných údajů i s technickými prostředky (referenční kabel, kontrola plomb ...).
- 4.31 Jestliže jsou nalezeny vážné neshody, ale bez zjištění manipulačního přístroje, mohlo by se dojít k závěru, že byl použit a odstraněn manipulační přístroj. V takovém případě by měl kontrolní pracovník informovat orgán pro koordinaci opatření při kontrole podle článku 2 směrnice 2006/22/ES a/nebo orgán pro styk v rámci Společenství podle článku 7 stejné směrnice, jestliže je vozidlo zaregistrováno v jiném členském státě. To by mohlo vést k dalšímu šetření, pokud jde o vozidlo dopravce.

**Kapitola 5: Zpráva a audit servisních dílen**

- 5.1 Servisní dílny by mohly sestavit kontrolní zprávu pro každou kontrolu jednoho vozidla, kde je nutné zkontrolovat záznamové zařízení, ať už se jedná o kontrolu jako součásti pravidelné kontroly, nebo na základě konkrétního požadavku vnitrostátního kompetentního úřadu. Mohly by také do registru zaznamenat seznam všech kontrolních zpráv.
- 5.2 Servisní dílna by mohla uchovávat kontrolní zprávu nejméně po dobu dvou let od doby, kdy byla zpráva vytvořena, a kdykoli by tak požadoval vnitrostátní kompetentní úřad, zpřístupnit všechny záznamy kontrol a kalibrací za toto období.
- 5.3 Takové nálezy učiněné schválenými servisními dílnami (záznamy o rozbitých, poškozených nebo chybějících plombách; chybějících štítcích; neúplných nebo nesouhlasných informacích mezi tím, co bylo zaznamenáno na celku ve vozidle a co obsahoval snímač pohybu, a každé zjištění manipulačních přístrojů; kopie výpisů týkajících se *souboru událostí a závad* a všechny další příslušné výpisy) by například mohly být součástí pravidelného oznamovacího formátu a doporučuje se, aby kompetentní úřady členských států zajistily, že tomu tak skutečně bude.
- 5.4 Členské státy by mohly považovat neposkytnutí řádně vyplněných kontrolních zpráv servisními dílnami za porušení pravidel, které by mohlo vést k odejmutí schválení servisní dílny.
- 5.5 Členské státy by mohly provádět audity kontrolních zpráv servisních dílen a registrů nejméně jednou za dva roky. Takové audity by mohly zahrnovat náhodné ověření kontrolních zpráv týkajících se kontroly a kalibrace digitálních tachografů. Karty servisní dílny by také mohly být kontrolovány a pravidelně stahovány, aby se zamezilo ztracení nebo přepsání údajů.

**SHRNUTÍ****PREVENCE ÚTOKŮ NA DIGITÁLNÍ TACHOGRAF PŘI KONTROLE SERVISNÍ DÍLNY**

Při schvalování a pravidelné kontrole servisních dílen by měly členské státy zajistit, aby byl jejich personál řádně vyškolen a měl přístup k veškerému nezbytnému vybavení pro stahování údajů a provádění určitých specifických zkoušek.

Kompetentní úřad by mohl vydat pokyn servisním dílnám, aby neprováděly opětovné zaplombování digitálního tachografu, kde by zjištěn manipulační přístroj, dokud nebude přístroj odstraněn a tachograf plně překalibrován tak, aby zaznamenával správně. Dále by také kompetentní úřad mohl vydat pokyn servisním dílnám, aby odstranily montážní štítek.

Tyto kontroly servisními dílnami by mohly zahrnovat:

- fyzické kontroly plomb, montážních štítků a štítků od výrobce
- analýzu stažených datových souborů, zejména souboru událostí a závad
- kde je to vhodné, zkoušku technikou referenčního kabelu

Servisní dílny by mohly zaznamenat do kontrolní zprávy chybějící nebo poškozené plomby a připojit ke zprávě výpis stažených souborů. Kontrolní zprávy by mohly být zpřístupněny pro vnitrostátní úřady po dobu dvou let.

Pravidelné kontroly servisních dílen členskými státy by mohly zahrnovat audit kontrolních postupů, včetně náhodného ověření kontrolních zpráv.

Členské státy by mohly zajistit, aby servisní dílny informovaly kompetentní úřad, kdykoliv zjistí manipulační přístroje nebo naleznou vážné neshody naznačující, že před jeho demontáží byl použit manipulační přístroj.

V takovém případě a když je vozidlo zaregistrováno v jiném členském státu, členské státy by mohly informovat orgány pro styk v rámci Společenství pro provedení dalšího šetření, pokud jde o vozidlo dopravce.

**Kapitola 6: Závěrečná ustanovení**

- 6.1 Zjišťování a prevence použití přístrojů pro obcházení systému tachografů je pokračující proces, který vyžaduje neustálou ostražitost při řešení. Jak se vyvíjí technologie, vyvíjejí se i metody a hrozby pro překonání systému. Proto mají svoji úlohu všichni zapojení do bezpečnosti systému tachografů, ať už jde o kontrolní pracovníky, schválené servisní dílny a montéry nebo rozumné provozovatele a řidiče dodržující zákon.
  - 6.2 Na vnitrostátní úrovni by měly být členské státy podpořeny, aby získaly co možná nejvíce informací pro vytvoření vlastních strategií, jak se vypořádat s takovými hrozbami, a měla by jim být poskytnuta silná podpora při sdílení takových informací. Na nové nebo odlišné hrozby nebo pokusy o obcházení systému by měla být upozorněna Komise.
  - 6.3 Na úrovni Společenství bude Komise i nadále provádět přezkoumání situace a používání pravidel a usilovat o podporu a spolupráci všech členských států a zainteresovaných stran v tomto odvětví.
-