

## HENSTILLINGER

## KOMMISSIONEN

## KOMMISSIONENS HENSTILLING

af 23. januar 2009

**om retningslinjer for god kontrolpraksis for undersøgelser af kontrolapparater på vejene og på autoriserede værksteder**

(meddelt under nummer K(2009) 108)

(EØS-relevant tekst)

(2009/60/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER,

som henviser til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF af 15. marts 2006 om minimumsbetingelser for gennemførelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 om bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport og om ophævelse af Rådets direktiv 88/599/EØF <sup>(1)</sup>, særlig artikel 11, stk. 1, og

som tager følgende i betragtning:

- (1) I overensstemmelse med artikel 11, stk. 1, i direktiv 2006/22/EF fastlægger Kommissionen retningslinjer for god kontrolpraksis for undersøgelser af køretøjer, der foretages af kontrolmedarbejdere på vejene, hos virksomhederne eller af autoriserede værksteder og installatører.
- (2) I forbindelse med vejtransport er det nødvendigt at have et kontrolapparat for at angive chaufførens køre- og hviletid og for at sikre, at de kompetente nationale kontrolinstanser kan foretage en effektiv kontrol af de sociale bestemmelser inden for vejtransport.
- (3) For at sikre, at disse kontrolapparater fungerer korrekt og pålideligt, og at data kan registreres og lagres, skal der efter kontrolapparatets installering udføres regelmæssige kontroller og eftersyn.
- (4) Alligevel ser det ikke ud til, at der udføres regelmæssige kontroller og eftersyn tilstrækkeligt ofte til effektivt at afskrække de chauffører og operatører, der forsøger at udnytte systemet ved at anvende manipulerende anordninger eller lignende midler.
- (5) Forskning og oplysninger fra eksperter har vist, at forsøg på at omgå fartskriversystemet har været omfattende i køretøjer med analoge fartskrivere, og at lignende angreb og forsøg på angreb nu også udføres på digitale fartskriversystemer.
- (6) Den samme forskning har vist, at det er muligt at foretage, og at der er blevet foretaget, en række forsøg på at omgå fartskriversystemet, særlig det digitale fartskriversystem.
- (7) Sådanne angreb og forsøg herpå udgør en alvorlig risiko for vejsikkerheden, og de har også en uacceptabel negativ indflydelse på den fair konkurrence og de sociale forhold for chauffører i vejtransportsektoren.
- (8) Den forbedrede sikkerhed ved den digitale fartskriver i forhold til den analoge betyder, at trusler om eller forsøg på at påvirke systemet meget lettere kan opdages, således at chancen for at pågribe samvittighedsløse chauffører og operatører med sådanne anordninger øges tilsvarende, hvilket ventes at have en stærkt afskrækkende virkning.

<sup>(1)</sup> EUT L 102 af 11.4.2006, s. 35.

- (9) Denne henstilling sigter derfor på at opfordre medlemsstaterne til og støtte dem i at vedtage procedurer og metoder, der baseret på forskning og teknisk ekspertise fra erhvervet væsentligt vil øge mulighederne for at konstatere og forhindre sådanne forsøg på bedrageri.
- (10) Denne henstilling fastlægger især en god kontrolpraksis på baggrund af forskning udført af Det Fælles Forskningscenter.
- (11) Denne henstilling indeholder, sammen med et udkast til et direktiv om supplerende vejkontroller, en række håndhævelsesforanstaltninger, der sigter mod at gøre det væsentligt lettere at opdage og forhindre anvendelsen af anordninger til at omgå det digitale fartskriversystem.
- (12) Foranstaltningerne i denne henstilling er i overensstemmelse med udtalelsen fra det udvalg, der er nedsat i henhold til artikel 18, stk. 1, i Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 <sup>(1)</sup>,

## HENSTILLER:

1. At de retningslinjer for bedste praksis, der er beskrevet i bilaget til denne henstilling om kontrol af køretøjer, som foretages af kontrolmedarbejdere på veje, hos virksomheder eller af installatører og teknikere på værksteder, som er godkendt af den kompetente myndighed i medlemsstaten, vedtages og godkendes med det formål at opspore og forhindre anvendelsen af manipulerende anordninger i kontrolapparater inden for vejtransport.
2. hvor det er relevant, at disse retningslinjer anvendes i de i artikel 2 i direktiv 2006/22/EF nævnte nationale kontrolstrategier.

Udfærdiget i Bruxelles, den 23. januar 2009.

*På Kommissionens vegne*  
Antonio TAJANI  
Næstformand

---

<sup>(1)</sup> EFT L 370 af 31.12.1985, s. 8.

## BILAG

**HENSTILLING OM MODFORANSTALTNINGER, SOM SKAL TRÆFFES AF MEDLEMSSTATERNE MED HENBLIK PÅ AT OPSPORE OG FORHINDRE ANVENDELSEN AF MANIPULERENDE ANORDNINGER**

## INDHOLDSFORTEGNELSE

KAPITEL 1: INDLEDNING

KAPITEL 2: EFFEKTIVE VEJKONTROLLER

- A. Tilrettelæggelse og udstyr
- B. Dobbelte kontrolpunkter med analyse af køretøjets faktiske hastighed og tilbagelagte afstand
- C. Enkelt kontrolpunkt baseret på en detaljeret analyse af de downloadede data
- D. Enkelt kontrolpunkt baseret på en teknisk kontrol af plombering
- E. Omdirigering af køretøjet til et værksted
- F. Kontrol af køretøjer eller data hos virksomheden

KAPITEL 3: UDDANNELSE, UDSTYR OG BEDSTE PRAKSIS

KAPITEL 4: VÆRKSTEDSKONTROLLER

- A. Retsgrundlag
- B. Brudt eller manglende plombering
- C. Analyse af dataposter
- D. Kontrol af parringen mellem bevægelsesføleren og køretøjsenheden
- E. Særlige procedurer som følge af en vejkontrol

KAPITEL 5: RAPPORTERING FRA OG REVISION AF VÆRKSTEDER

KAPITEL 6: AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

**Kapitel 1: Indledning**

- 1.1. I denne henstilling fra Kommissionen beskrives det, hvad medlemsstaterne kan opfordres til at gøre for at imødegå risici ved anvendelsen af manipulerende anordninger i fartskrivere og samtidig støtte og fremme medlemsstaternes forebyggende modforanstaltninger til håndtering af disse risici.
- 1.2. Tilstedeværelsen af manipulerende anordninger i køretøjer med det formål at forstyrre den digitale fartskrivers korrekte drift og funktion udgør en af de største farer for systemets sikkerhed. Brugen af eller intentionen om at bruge sådanne anordninger vil skævvride den fair konkurrence ved at give samvittighedsløse operatører og chauffører en uretfærdig kommerciel fordel og skabe uacceptable negative sociale forhold for chauffører ved at give dem mulighed for eller tvinge dem til at køre i meget længere tid, end det er tilladt ifølge lovgivningen. En mulig konsekvens af dette er en underminering af den vejsikkerhed for alle brugere, som Kommissionen har forpligtet sig til at forbedre i løbet af de kommende år.
- 1.3. Endvidere skal lovlydige operatører og chauffører kunne stole på den digitale fartskriver, og nationale kontrolorganer i hele EU skal kunne stole på ægtheden og integriteten af de data, apparatet registrerer og lagrer, uanset om de downloades og analyseres fra køretøjsenheden eller fra førerkortet. For at kunne garantere pålideligheden af disse data skal der udføres regelmæssige kontroller og eftersyn af apparatet for at sikre, at det fungerer korrekt.

- 1.4. På lang sigt er systemet og dets enkelte komponenters totale sikkerhed afgørende, hvis ægtheden og integriteten af de registrerede data skal sikres. For at forhindre de mest almindelige former for misbrug og forsøg på at omgå systemet vil Kommissionen ved en gennemgang af forordning (EØF) nr. 3821/85 og bilagene hertil undersøge mulighederne for at indføre supplerende og mere detaljerede lovmæssige foranstaltninger.
- 1.5. Ikke desto mindre kan de kompetente myndigheder i medlemsstaterne på kort sigt udarbejde passende og effektive foranstaltninger, der øger mulighederne for at opdage manipulerende anordninger og dermed mindsker risikoen for, at sådanne anordninger anvendes af operatører og chauffører.
- 1.6. Selv om medlemsstaterne i henhold til lovgivningen er ansvarlige for at forlange, at eftersyn og kontroller udføres på en sådan måde, at der sikres en effektiv gennemførelse af Fællesskabets sociale bestemmelser inden for vejtransport, er en regelmæssig kontrol ikke nogen garanti for, at anordningerne ikke installeres og anvendes efter, at en sådan kontrol er blevet udført. Erfaringerne viser, at det er langt mere sandsynligt, at sådanne anordninger opdages under vejkontroller, hvor køretøjet kan undersøges mere grundigt. Medlemsstaterne bør fremme hyppigheden og beskaffenheden af denne kontrol, således at den afskrækkende virkning øges markant, eftersom risikoen for, at disse anordninger opdages, øges tilsvarende.
- 1.7. Tillæg 10 (fælles sikkerhedsmål) til bilag 1B til forordning (EØF) nr. 3821/85 fastlægger rækkevidden for kontrol af de sikkerhedsfunktioner, der er nødvendige for at sikre det digitale fartskriversystems integritet. Sikkerhedsmål og risici for det samlede system skal håndteres ved hjælp af en kombination af tekniske løsninger, der godkendes ifølge ITSEC, samt fysiske, personalemæssige og proceduremæssige midler, som medlemsstaterne og producenterne af fartskrivere er ansvarlige for at gennemføre. Formålet med denne henstilling fra Kommissionen er derfor at fremlægge forslag til de mest effektive procedurer for medlemsstaterne; disse procedurer skal være baseret på forskning og bedste kendte praksis og skal supplere de proceduremæssige og personalemæssige midler.
- 1.8. Dog skal denne henstilling fra Kommissionen ikke opfattes som en erstatning for de tekniske løsninger i henhold til ITSEC <sup>(1)</sup>, som ideelt set nemt kunne anvendes sammen med og som støtte for disse løsninger.
- 1.9. Rapporten fra Det Fælles Forskningscenter <sup>(2)</sup> beskriver kendte og mulige angreb på den digitale fartskrivers sikkerhed. Derfor kan medlemsstaterne anvende denne rapport som grundlag for at foretage de nødvendige skridt og foranstaltninger til at sikre, at der kan gives relevant information og vejledning til de nationale kontrolmedarbejdere, således at de er kvalificerede til at foretage kontroller og eftersyn på vejene. Ydermere kan lignende information og vejledning gives til værksteder og installatører, der udfører lovmæssig installation, eftersyn, kontrol og reparation af kontrolapparatet inden for vejtransport. Vejledningen kunne være tilpas omfattende til at sikre, at sådanne personer er fuldt ud kvalificerede til at udføre de kontroller, der er beskrevet i dette bilag, og at medlemsstaterne kan retsforfølge personer, som afsløres i misbrug eller forsøg på misbrug af systemet.
- 1.10. De følgende retningslinjer og anbefalinger er ikke udtømmende, og der kan være omstændigheder, hvor gennemførelsen af disse anbefalinger ikke kan føre til det ønskede resultat (f.eks. i tilfælde, hvor referencekablet ikke kan tilkobles bevægelsesføleren). I sådanne tilfælde kunne medlemsstaterne opfordres til at udarbejde alternative metoder, der kan påvises at være lige så effektive. Sådanne alternative foranstaltninger kunne i højere grad udveksles mellem de retshåndhavende myndigheder.
- 1.11. Selv om denne henstilling fra Kommissionen omfatter begge typer fartskrivere som fastsat i forordning (EØF) nr. 3821/85 samt bilag, kan medlemsstaterne allerede have udarbejdet metoder, procedurer og retningslinjer vedrørende kontrol af analoge fartskrivere og opsporing af manipulerende anordninger. Derfor skal denne henstilling fra Kommissionen ikke opfattes som en erstatning eller en forringelse af de foranstaltninger, der allerede eksisterer, men som en yderligere styrkelse af dem, særligt hvad angår digitale fartskrivere, hvor metoderne kan variere, men hvor målet er det samme. I de tilfælde, hvor der allerede er truffet foranstaltninger til kontrol af analoge fartskrivere, anbefales det, hvor det er relevant, at disse udvides til også at gælde for digitale fartskrivere (f.eks. situationer vedrørende betaling til værksteder for udførelsen af særlige opgaver bestilt af kontrolmedarbejdere, der har omdirigeret et køretøj til et autoriseret værksted som beskrevet i afsnit F).
- 1.12. Medlemsstaterne skal trygt kunne fastsætte metoder og processer i de nationale kontrolstrategier til at imødegå udviklingen i angreb på fartskriversystemet, og de skal støttes heri. En sådan god praksis kan deles med andre medlemsstater.

<sup>(1)</sup> ITSEC – Evalueringskriterier for informationsteknologi 1991, version 1.2.

<sup>(2)</sup> FFC tekniske bemærkninger. »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«. Begrænset oplag til brug for nationale risikoe eksperter (29. november 2007).

## Kapitel 2: Effektive vejkontroller

### A. Tilrettelæggelse og udstyr

- 2.1. For at kunne udføre en fuldstændig og effektiv kontrol bør kontrolmedarbejderne have adgang til det rette udstyr og have gennemført en passende uddannelse. Kontrolmedarbejderne bør mindst være i besiddelse af kontrollkort og have de rette værktøjer til at downloade datafiler fra køretøjsenheden og fra førerkortet, og de bør være i stand til at analysere datafiler og udskrifter fra kontrolapparater som beskrevet i bilag IB kombineret med skemaer eller diagrammer fra typer som beskrevet i bilag 1. Kontrolmedarbejderne bør også være udstyret med software, der gør dem i stand til hurtigt at analysere sådanne data med så få ulemper som muligt, da det i forbindelse med opsporing af manipulerende anordninger er velkendt, at det på grund af længden og indholdet af nogle af de filer, der skal printes ud, ikke er let at analysere udskrifter ved vejkontroller.
- 2.2. Når kontrolmedarbejderne udfører kontroller enten på vejene eller hos virksomheden, og hvad enten de kontrollerer overholdelsen af arbejds- og hviletidsbestemmelserne, tekniske forhold eller lignende, kunne de samtidig, i det omfang tiden tillader det, undersøge, om fartskriveren fungerer og anvendes korrekt og på baggrund af disse kontroller opspore manipulerende anordninger.
- 2.3. Det anbefales derfor, at medlemsstaterne i forbindelse med andre kontroller (f.eks. tekniske kontroller eller kontrol af arbejds- og hviletidsbestemmelserne) forsøger at tilrettelægge kontroller for tilstedeværelsen af manipulerende anordninger i køretøjerne og tilstræber, at mindst 10 % af det samlede antal kontrollerede køretøjer kontrolleres for tilstedeværelsen af manipulerende anordninger. Det er op til medlemsstaterne at bestemme metoderne og omstændighederne for udførelsen af disse supplerende kontroller, men indholdet kan beskrives i den overordnede nationale kontrolstrategi.
- 2.4. Effektive kontroller kan f.eks. udføres ved hjælp af følgende metoder:
  - dobbelte kontrolpunkter med analyse af hastighed eller afstand (se B)
  - enkelt kontrolpunkt med detaljeret analyse af data (se C)
  - enkelt kontrolpunkt baseret på en teknisk kontrol (se D).
- 2.5. Hvis kontrolmedarbejderen mener at have indsamlet tilstrækkelig dokumentation, kan køretøjet omdirigeres til et værksted, der kan udføre yderligere eftersyn (se E).
- 2.6. Selvfølgelig kan der i medlemsstaterne altid anvendes supplerende eller alternative metoder til at kontrollere køretøjerne.

### B. Dobbelte kontrolpunkter med analyse af køretøjets faktiske hastighed og tilbagelagte afstand

- 2.7. Fartkontrol på et givet tidspunkt: Kontrolmedarbejderne kan med denne metode måle køretøjets faktiske hastighed ved hjælp af faste eller mobile kameraer eller radarpestoler, inden det på et givet tidspunkt stoppes og kontrolleres ved vejsiden. Derefter kan de downloade de detaljerede hastighedsdata for de seneste 24 timer fra køretøjsenheden (VU) og sammenligne hastigheden på det givne tidspunkt med den, der blev målt et par kilometer forinden. På kontrolpunktet behøver man således kun sammenligne to tal efter at have downloadet de detaljerede hastighedsdata for de seneste 24 timer.
- 2.8. Fast afstandskontrol på et givet tidspunkt: Her kan kontrolpunktet ligge i en kendt afstand fra en bestemt position, hvor kontrolmedarbejderne har faciliteter eller midler til at registrere det tidspunkt, et identificeret køretøj har standset ved eller krydset den pågældende position (vejafgiftsbilletter, kameraoptagelser, rapporter fra grænsekontroller osv.). Ved kontrolpunktet kan kontrolmedarbejderne så downloade de detaljerede hastighedsdata for de seneste 24 timer fra køretøjsenheden og straks sammenligne den registrerede gennemsnitshastighed mellem kontrolpunktet og den bestemte position med den, der beregnes på grundlag af den tid, det tager at nå frem til kontrolpunktet.
- 2.9. Med begge metoder behøver kontrolmedarbejderne ved kontrolpunktet kun at sammenligne to tal efter at have downloadet de detaljerede hastighedsdata for de seneste 24 timer og have målt eller beregnet den faktiske gennemsnitshastighed. Enhver væsentlig forskel kan give kontrolmedarbejderen mistanke om, at der er blevet anvendt manipulerende anordninger. Kontrolmedarbejderen kan da omdirigere chaufføren og køretøjet til et værksted uden nødvendigvis at skulle foretage flere kontroller på stedet.
- 2.10. Hvad angår data fra fartskrivere som beskrevet i bilag IB, skal alle filer, der downloades fra eller via kontrolapparatet, downloades sammen med den digitale underskrift, der oprindeligt blev genereret af køretøjsenheden eller førerkortet, for at bekræfte ægtheden og integriteten af data, og kontrolmedarbejderne kan samtidig kontrollere, at disse oplysninger også downloades.

*C. Enkelt kontrolpunkt baseret på en detaljeret analyse af de downloadede data*

- 2.11. Hvis der anvendes manipulerende anordninger under en vejkontrol, eller hvis sådanne anordninger blev anvendt kort tid inden kontrollen, kan der gennem enkle procedurer findes tegn på manipulation.
- 2.12. For at fastslå en mistanke om tilstedeværelsen af manipulerende anordninger, der kan berettige, at kontrolmedarbejderne udfører de kontroller, de anser for nødvendige for at opspore dem, kan kontrolmedarbejderne:
- sammenligne chaufførens aktiviteter downloadet fra førerkortet og køretøjsenheden med andre optegnelser i køretøjet og chaufførens udsagn Uoverensstemmelser mellem disse data kan give anledning til en begyndende mistanke. I sådanne tilfælde kan kontrolmedarbejderen foretage yderligere undersøgelser
  - undersøge data vedrørende hændelser og fejl i køretøjsenhedens datalager, herunder særlig data fra de sidste 10 dage:
    - forsøg på sikkerhedsbrud
    - afbrydelse af strømforsyningen (det længstvarende tilfælde)
    - fejl i køredata (det længstvarende tilfælde) og
    - følerfejl.
- Hvis chaufføren ikke kan forklare og begrunde alle hændelser eller fejlmeldinger, kan kontrolmedarbejderen foretage yderligere undersøgelser.
- Undersøge de tekniske data i køretøjsenhedens datalager, herunder især:
    - tidsjusteringsdata
    - kalibreringsdata (de seneste 5 kalibreringer, navnet på værkstedet og værkstedets kortnummer).
  - Disse data kan anvendes til at opspore for mange kalibreringer, der kan være tegn på, at de er blevet udført med et stjålet værkstedskort (eller med et værkstedskort, der er meldt savnet). Det anbefales, at kontrolmedarbejderne kontrollerer status for sådanne identificerede værkstedskort med de kortudstedende myndigheder <sup>(1)</sup> for at fastslå, om de var gyldige på det tidspunkt, de blev anvendt til at kalibrere køretøjet.
- 2.13. Hvis kontrolmedarbejderen efter at have undersøgt alle data nævnt under 2.14 - 2.19 stadig har mistanke om, at der er noget galt, kan han/hun downloade de detaljerede hastighedsdata for de seneste 24 timer og, stadig ved hjælp af deres software, kontrollere, om der er urealistiske fald eller stigninger i køretøjets acceleration, og, hvor det er relevant, om turens profil stemmer overens med andre optegnelser i køretøjet og chaufførens udsagn (antal stop, hastighed i bjerg- eller byzone osv.). Disse oplysninger kan, sammenholdt med de forrige, begrunde en mistanke om tilstedeværelsen af manipulerende anordninger.
- 2.14. På kontrolpunktet kræver denne metode passende software, der gør det muligt at generere et læsbart billede af tidsprofilen for hastigheden for på den måde at kunne udpege usædvanlige variationer i køretøjets acceleration eller deceleration for at påvise, og mere generelt automatisk fremhæve:
- urealistiske fald eller stigninger i køretøjets acceleration
  - mistænkelige kalibreringer af køretøjsenheden
  - afbrydelse af strømforsyningen.

*D. Enkelt kontrolpunkt baseret på en teknisk kontrol af plombering*

- 2.15. Såfremt det er muligt og sikkert at undersøge plomberingen, kan kontrolmedarbejderen gøre dette. Hvis plomberingen mangler, er beskadiget eller brudt, skal chaufføren kunne begrunde dette.

<sup>(1)</sup> TACHONET bør anvendes, hvis der skal sendes forespørgsler til andre kortudstedende myndigheder.

- 2.16. Hvis chaufføren kan tilvejebringe den skriftlige begrundelse for en sådan handling, jf. bilag 1, kapitel V, afsnit 4 eller krav nr. 253 i bilag IB til forordning (EØF) nr. 3821/85, kan kontrolmedarbejderen pålægge chaufføren at få et værksted til at plumbere systemet igen og recalibrere apparatet.
- 2.17. Hvis dette ikke er tilfældet, kan der være tale om en overtrædelse, og det anbefales, at chaufføren og hans køretøj straks omdirigeres til et autoriseret værksted under ledsagelse af kontrolmedarbejderen. Her kan der foretages en kontrol af apparatet som beskrevet i det følgende kapitel 3.

#### *E. Omdirigering af køretøjet til et værksted*

- 2.18. Hvis der efter en vejkontrol, hvor de nævnte metoder er anvendt, stadig er en rimelig mistanke om, at der er anvendt manipulerende anordninger, kan kontrolmedarbejderen omdirigere køretøjet til et autoriseret værksted. Kontrolmedarbejderne eller de kompetente nationale myndigheder kan få beføjelser til at pålægge de autoriserede værksteder at udføre særlige undersøgelser, der kan afsløre, om der er anvendt manipulerende anordninger.
- 2.19. Disse særlige undersøgelser vil i de fleste tilfælde gøre det muligt at påvise en forkert parring mellem bevægelsesføleren og køretøjsenheden, og det kan være et tegn på tilstedeværelsen af manipulerende anordninger. Sådanne undersøgelser kan omfatte (se beskrivelse i kapitel 3):
- en inspektion af plomberinger og monteringsplader
  - en referencekabeltest
  - en analyse af de downloadede data.
- 2.20. Såfremt der opdages manipulerende anordninger, kan disse anordninger (der kan omfatte selve anordningen, køretøjsenheden og dens enkelte komponenter samt førerkortet) fjernes fra køretøjet og bruges som bevis, hvad enten de er blevet anvendt af chaufføren eller ej.
- 2.21. Ydermere kan autoriserede værksteder også blive pålagt supplerende at undersøge, om kontrolapparatet: a) fungerer korrekt, b) registrerer og lagrer data korrekt, og c) om kalibreringsparametrene er korrekte.
- 2.22. Efter at alle data er blevet downloadet og analyseret (sammen med deres intakte digitale underskrifter), og det er konstateret, at der ikke forefindes manipulerende anordninger, anbefales det for køretøjer med kontrolapparater som beskrevet i bilag IB, at kontrolapparatet recalibreres, og at der påsættes en ny monteringsplade. Ydermere anbefales det, at det autoriserede værksted kun plomberer systemet igen efter instruks fra kontrolmyndigheden.
- 2.23. Hvad angår kontrolapparater i henhold til bilag 1, kan det efter fjernelse af eventuelle manipulerende anordninger undersøges, om kontrolapparatet fungerer korrekt, hvorefter kontrolapparatet recalibreres, og der påsættes en ny monteringsplade. Det anbefales, at det autoriserede værksted kun plomberer systemet igen efter instruks fra kontrolmyndigheden.

#### *F. Kontrol af køretøjer eller data hos virksomheden*

- 2.24. Det anbefales, at medlemsstatens kompetente myndighed benytter sig af muligheden for at undersøge de køretøjer (og køretøjsenheder) og chauffører (og førerkort), der befinder sig i virksomheden under et kontrollbesøg.
- 2.25. Data, der forvaltes af virksomheden, skal opbevares i mindst et år og stilles til rådighed, såfremt en kontrolmedarbejder anmoder om det. Derfor kan kontrolmedarbejderne som et led i deres standardkontroller undersøge alle de køretøjer, som befinder sig i virksomheden under kontrollbesøget, og udføre alle de kontroller, de finder nødvendige, dog således, at chauffører og køretøjer forsinkes mindst muligt.
- 2.26. Under sådanne virksomhedskontroller bør der også tages hensyn til, at der muligvis befinder sig en blanding af køretøjer og kontrolapparater som beskrevet i hhv. bilag I eller bilag 1B. Derfor må kontrolmedarbejderne være forberedt på, og udstyret til, at håndtere en sådan situation.

## RESUMÉBOKS

### FOREBYGGELSE AF ANGREB PÅ DIGITALE FARTSKRIVERE KONTROL PÅ VEJENE ELLER I VIRKSOMHEDEN

Der kan udvikles nationale strategier til fremme af en effektiv håndhævelse af kontrol og eftersyn af køretøjer, som eventuelt anvender manipulerende anordninger, enten ved vejkontroller eller under kontrolbesøg i virksomheder.

Kontrolmedarbejdere, der har gennemført en passende uddannelse og har passende udstyr til deres rådighed, vil have mulighed for hurtigt at få adgang til, downloade og analysere data fra køretøjsenheder og foretage dataanalyser på stedet. De vil også have mulighed for at foretage lignende analyser af elektronisk lagrede data kombineret med skemaer, diagrammer og udskrifter.

Medlemsstaterne kan udvikle strategier til at sikre, at køretøjer ved kontrol for tilstedeværelsen af manipulerende anordninger senest i 2010 bliver kontrolleret ved anvendelse af en af de nedenstående metoder

- dobbelte kontrolpunkter med analyse af køretøjets faktiske hastighed og tilbagelagte afstand
- enkelt kontrolpunkt med en detaljeret analyse af de downloadede data
- enkelt kontrolpunkt baseret på teknisk kontrol af plomberinger.

Vejledende kan 10 % af de køretøjer, der kontrolleres (hvad enten der er tale om teknisk kontrol, kontrol af overholdelse af køre- og hviletidsbestemmelserne eller andre kontroller), også blive undersøgt for tilstedeværelsen af manipulerende anordninger. Det er dog op til medlemsstaterne at udvikle de mest effektive midler, der skal beskrives i deres nationale strategier.

Såfremt der findes tilstrækkelig dokumentation for en rimelig mistanke, kan kontrolmedarbejderne om dirigere køretøjet til et autoriseret værksted, hvor der kan foretages supplerende undersøgelser.

Hvis der opdages manipulerende anordninger, hvad enten de er blevet anvendt af chaufføren eller ej, anbefales det, at de fjernes fra køretøjet og bruges som bevis i overensstemmelse med de nationale bestemmelser om håndteringen af sådanne beviser. Når der konstateres brug af sådanne anordninger, kan kontrolmedarbejderne anvende passende procedurer og sanktioner, da der er tale om en meget alvorlig overtrædelse.

### Kapitel 3: Uddannelse, udstyr og bedste praksis

- 3.1. Selv om det er op til medlemsstaterne at sikre, at kontrolmedarbejderne får en passende uddannelse, der gør dem kvalificerede til udføre deres opgaver, kan en passende oplæring også gives til alle andre relevante parter. Det vil være fordelagtigt og særdeles ønskværdigt, hvis der medlemsstaterne imellem kunne arrangeres fælles besøg og koordinering for kontrolpersonale med det formål at harmonisere bedste praksis og formidle praktiske erfaringer.
- 3.2. Kontrolmedarbejderne bør have passende udstyr til rådighed for at kunne udføre de forskellige kontroller af digitale fartskrivere. Det indebærer, at de skal råde over værktøjer, der gør det muligt at læse, udskrive og downloade data fra denne type kontrolapparater. Medlemsstaterne kan bestræbe sig på at sikre, at et tilstrækkeligt antal kontrolpersoner har adgang til et sådant udstyr.
- 3.3. Bedste praksis for opsporing og forebyggelse af anvendelsen af manipulerende anordninger, både under vejkontroller og i virksomheden (som f.eks. brug af referencekabel, fast afstandskontrol, påvisning af usædvanlige hastighedsdata eller afstandsprofiler, afbrydelse af strømforsyningen, brudte plomberinger), kan deles og fremmes mellem de retshåndhævende myndigheder.

### Kapitel 4: Værkstedskontroller

Værksteder og installatører spiller en væsentlig rolle i forbindelse med fartskrivernes sikkerhed, hvad enten der er tale om analoge eller digitale fartskrivere. Deres godkendelse og autorisation skal baseres på klare nationale kriterier, der fastslår deres troværdighed og pålidelighed. I denne forbindelse anbefales det, at medlemsstaterne sikrer, at de værksteder, der autoriseres til at aktivere, kalibrere, undersøge og reparere kontrolapparater, er godkendt, kontrolleres regelmæssigt og er certificeret, og at de rettidigt modtager relevante opdateringer og oplysninger. Det anbefales også, at de kompetente myndigheder giver værksteder og installatører tydelig instruktion og vejledning i, hvad der er deres pligter og ansvar, og herunder sikrer, at de forstår deres rolle i forbindelse med systemets overordnede sikkerhed. Det anbefales også, at de myndigheder, der godkender værksteder og installatører, via Kommissionen giver præcise og regelmæssigt opdaterede oplysninger om mærkninger af plomberinger samt detaljer og status for alle værksteder i deres land.



## A. Retsgrundlag

- 4.1. Normalt kræves det, at køretøjer skal kontrolleres på et værksted, når:
  - a) fartskrивeren skal kontrolleres i overensstemmelse med bilagene til forordning (EØF) nr. 3821/85
  - b) køretøjet får foretaget sin årlige tekniske kontrol i henhold til bestemmelserne i bilag II til direktiv 96/96/EF
  - c) kontrolmedarbejderne omdirigerer køretøjet til et værksted for at få foretaget en mere detaljeret undersøgelse af kontrolapparatet
  - d) kontrolapparatet skal repareres eller udskiftes.
- 4.2. I alle disse tilfælde kan værksteder eller installatører blive pålagt visuelt og fysisk at undersøge, at kontrolapparatet er plomberet og forsynet med både monteringsplade og producentens typeplade.
- 4.3. Medlemsstaternes kompetente myndigheder kan regelmæssigt minde værkstederne om, at når de inspicerer og plomberer fartskriversystemet igen og påsætter en monteringsplade, så bekræfter værkstedet faktisk, at systemet er sikkert, at det fungerer og registrerer data korrekt, og at der ikke er monteret manipulerende anordninger.
- 4.4. Værkstederne kan også mindes om, at de måske begår en alvorlig overtrædelse, hvis de forsætligt plomberer fartskriversystemet igen uden først at fjerne manipulerende anordninger, de selv har opdaget, eller hvis de ikke kræver, at sådanne anordninger fjernes, inden systemet plomberes igen. Hvis det senere konstateres, at der forefindes manipulerende anordninger, hvad enten de er blevet anvendt eller ej, og at værkstedet faktisk plomberede systemet igen og påsatte en monteringsplade, så kan værkstedet og de enkelte installatører stilles til ansvar for en alvorlig overtrædelse.
- 4.5. I betragtning af den væsentlige rolle, som værksteder og installatører spiller i forbindelse med systemets sikkerhed, anbefales det, at medlemsstaternes kompetente myndigheder overvejer at indføre passende sanktioner, der endog kan medføre tab af godkendelse eller bemyndigelse til at udføre arbejde på fartskrivere, hvis man ikke længere kan stole på værkstederne.
- 4.6. Omvendt kan medlemsstaterne minde værkstederne om, at de har ret til at nægte at udføre supplerende undersøgelser eller kalibreringer af et køretøj, hvis de har mistanke eller vished om, at der er monteret manipulerende anordninger på det pågældende køretøj. Værksteder kan få støtte fra den kompetente myndighed, såfremt værkstedet kræver, at den manipulerende anordning fjernes, inden kontrollen genoptages. Værkstedet kan altid nægte at plumbere interfaceforbindelserne igen eller påsatte monteringspladen, indtil anordningen er fjernet.
- 4.7. De medlemsstater, der finder det hensigtsmæssigt, kan fremsætte begæring om, at autoriserede værksteder rapporterer hændelser som beskrevet under 4.4 - 4.6.
- 4.8. Alternativt kan medlemsstater, der ikke anser dette for nødvendigt, i stedet pålægge værkstederne at opbevare disse rapporter i en bestemt periode og på anmodning stille dem til rådighed for den kompetente myndighed. Denne periode kan fastsættes til mindst 24 måneder, for det ville være i overensstemmelse med den minimumsperiode, der er fastsat mellem kontrollerne af apparatet.
- 4.9. Værkstederne kan også mindes om, at fjernelse af manipulerende anordninger fra et køretøj ikke nødvendigvis fritager operatøren eller chaufføren fra ansvar, da det er meget sandsynligt, at der allerede er blevet manipuleret med de data, der forinden er blevet registreret og lagret i køretøjsenheden og på de enkelte førerkort. Ved ikke at rapportere hændelsen kan værkstederne blive medskyldige i lovovertrædelser begået af de pågældende operatører og chauffører og kan regne med at få samme straf som dem, hvis overtrædelsen opdages.
- 4.10. Ikke desto mindre kan værksteder og installatører rapportere tilstedeværelsen af manipulerende anordninger til den kompetente myndighed, der til gengæld f.eks. kan overveje at indføre belønnings- eller incitamentsordninger for at tilskynde værkstederne til at bidrage med oplysninger, der kan føre til opdagelse og forebyggelse af anvendelsen af manipulerende anordninger eller andre former for angreb på systemet.
- 4.11. Følgende retningslinjer og henstillinger er ikke udtømmende, og der kan være omstændigheder, hvor gennemførelsen af disse henstillinger ikke kan føre til det ønskede resultat (f.eks. i tilfælde, hvor referencekablet (afsnit 1.23) ikke kan tilkobles bevægelsesføleren). I sådanne tilfælde kan medlemsstaterne udarbejde alternative metoder, der er lige så effektive. Disse alternative foranstaltninger kan udveksles mellem de retshåndhavende myndigheder.

- 4.12. Selv om disse retningslinjer omfatter begge typer fartskrivere som fastsat i forordning (EØF) nr. 3821/85 samt bilag, kan medlemsstaterne allerede have udarbejdet metoder, procedurer og retningslinjer vedrørende kontrol af analoge fartskrivere og opsporing af manipulerende anordninger. Derfor skal retningslinjerne i denne henstilling fra Kommissionen ikke opfattes som en erstatning eller en forringelse af de foranstaltninger, der allerede eksisterer, men som en yderligere styrkelse af dem, særlig hvad angår den digitale fartskriver, hvor metoderne kan variere, men hvor målet er det samme. I de tilfælde, hvor der allerede er truffet foranstaltninger for kontrol af analoge fartskrivere, anbefales det, hvor det er relevant, at disse også udvides til at gælde for digitale fartskrivere. Det kunne f.eks. være situationer vedrørende betaling til værksteder for udførelse af særlige opgaver bestilt af kontrolmedarbejdere, der har omdirigeret et køretøj til et autoriseret værksted.

#### B. Brudt eller manglende plombering

- 4.13. Værksteder kan til hver en tid kontrollere, om plomberingen mangler, er beskadiget eller er brudt.
- 4.14. Køretøjet bør under ingen omstændigheder plomberes igen eller have påsat en monteringsplade, før systemet igen lever op til forordningens krav.
- 4.15. Værksteder kan registrere manglende plomberinger i kontrolrapporten og udføre supplerende kontroller (som f.eks. en referencekabeltest) og eftersyn for at sikre, at køretøjet ikke er forsynet med manipulerende anordninger.
- 4.16. Hvis plomberingerne er blevet fjernet som følge af en nødsituation eller for at installere eller reparere en hastighedsbegrænsende anordning, jf. bilag I, kapitel V, stk. 4, og krav nr. 252 i bilag IB til forordning nr. 3821/85, skal der, hver gang en plombering brydes, udarbejdes en skriftlig begrundelse, og denne skal stilles til rådighed for den kompetente myndighed.
- 4.17. Hvis ikke, kan værkstedet udføre en fuldstændig kontrol ved anvendelse af nedenstående anbefalede metoder og nøjagtigt rapportere til den kompetente myndighed, hvilke kontroller værkstedet har udført, og hvad der er blevet opdaget.

#### C. Analyse af dataposter

- 4.18. Hvad specielt angår digitale fartskrivere, skal de data, der kan downloades på værkstedet - sammen med den digitale underskrift, når det er muligt - og som optræder i revisionsrapporten, opfylde kravene i afsnit 4.4 under »Fælles sikkerhedsmål for bevægelsesfølere« og i afsnit 4.4 under »Fælles sikkerhedsmål for køretøjsenheder« i tillæg 10 til bilag IB til forordning nr. 3821/85. I tillæg 1 beskrives det fulde indhold af revisionsrapporten.
- 4.19. Værkstedet kan også downloade og analysere data vedrørende hændelser og fejl i køretøjsenhedens datalager. Disse hændelser og fejl omfatter bl.a. (se også den samlede liste i tillæg 2):
- forsøg på sikkerhedsbrud
  - mislykket ægthedskontrol af bevægelsesføleren
  - ubeføjet skift af bevægelsesføler
  - ubehørig åbning af hus
  - afbrydelse af strømforsyningen
  - eller følerfejl.
- 4.20. Det er også vanskeligt at opdage anvendelsen af manipulerende anordninger, når de først er blevet afmonteret. Dog kan en kontrol af data vedrørende hændelser og fejl vise, om der har været uforklarlige afbrydelser af strømforsyningen. Ydermere kan en undersøgelse af de detaljerede hastighedsdata vise uregelmæssigheder i hastigheds-signalet. Urealistiske decelerationer eller accelerationer kan være tegn på, at manipulerende anordninger er blevet slået til eller fra.
- 4.21. Under alle omstændigheder kan værkstederne udskrive hastighedssignalet og vedhæfte udskriften til kontrolrapporten eller kontrolprotokollen (se kapitel 4) og, hvis det er relevant, henvise til data downloadet ved hjælp af værkstedskortet.

- 4.22. Hvis der ikke kan downloades data fra køretøjsenheden ved hjælp af værkstedskortet, kan køretøjsenheden anses for ikke at fungere korrekt eller for at være defekt. I sådanne tilfælde kan værkstederne forsøge at reparere udstyret. Hvis sådanne reparationsforsøg stadig ikke gør det muligt at downloade data, skal der udstedes en attest herpå, og en kopi af attesten skal vedlægges kontrolrapporten.
- 4.23. Det anbefales også, at chauffører opbevarer en sådan attest om manglende dataoverførsel, der er udstedt til dem af et værksted, i tilfælde af at de på et senere tidspunkt kontrolleres, når de benytter et køretøj med en defekt digital fartskriver. Hvis chaufføren skifter køretøj, anbefales det ydermere, at sådanne attester forbliver i køretøjet med det defekte udstyr, indtil transportfirmaet som led i sine overordnede registreringsforpligtelser, kan kvittere for modtagelsen af attesten og få udstyret repareret.

#### D. Kontrol af parringen mellem bevægelsesføleren og køretøjsenheden

- 4.24. Hvis nogle af de hændelser, der er beskrevet i det forrige afsnit, er indtruffet siden sidste kontrol, kan værkstedet sammenligne identifikationsdata for bevægelsesføleren i gearkassen med identifikationsdata for den parrede bevægelsesføler i køretøjsenheden.
- 4.25. Anvendelsen af et referencekabel er et effektivt middel til at teste, om der forefindes visse typer manipulerende anordninger i køretøjet. Referencekablet isættes på bagsiden af køretøjsenheden, og den anden ende forbindes med bevægelsesføleren. Hvis bevægelsesføleren i gearkassen ikke er blevet parret med køretøjsenheden, vil det udløse hændelserne »fejl i køredata« eller »følerfejl«. Denne fejlmelding er tegn på tilstedeværelsen af manipulerende anordninger. Hvis dette sker, kan køretøjet kontrolleres for skjulte anordninger.
- 4.26. Alternativt kan bevægelsesføleren afbrydes og fjernes under kontrollen. Hvis der ikke er blevet foretaget indgreb i den digitale fartskriver, vil der komme en fejlmelding (ingen bevægelsesføler). Hvis der ikke kommer nogen fejlmelding, er det tegn på tilstedeværelsen af en anden skjult bevægelsesføler eller andre elektroniske manipulerende anordninger.
- 4.27. Det skal nævnes, at værkstedsteknikere (eller kontrolmedarbejdere) skal indsætte deres værkstedskort (eller kontrolkort), inden referencekablet benyttes, for at give en forklaring på, hvorfor hændelsen »afbrydelse af strømforsyningen« er blevet udløst og registreret i data vedrørende hændelser og fejl i køretøjsenhedens datalager. Hvis dette undlades, kan det under en senere kontrol give anledning til at tro, at chaufføren eller operatøren kan have forsøgt at påvirke bevægelsesfølerens sikkerhed.
- 4.28. Alternativt kan markeringerne på bevægelsesføleren på gearkassen sammenlignes med identifikationsdata for den parrede bevægelsesføler i køretøjsenheden, men dette er ikke altid muligt. Værkstederne kan derfor foretage:
- en sammenligning af oplysningerne på monteringspladen og de oplysninger, der er lagret i køretøjsenhedens datalager. Hvis det konstateres, at oplysningerne ikke stemmer overens, kan medlemsstatens kompetente myndigheder kontaktes, og hændelsen kan registreres i kontrolrapporten og i kontrolprotokollen
  - en sammenligning af bevægelsesfølerens identifikationsnummer på bevægelsesfølerens hus og oplysningerne i køretøjsenhedens datalager. Hvis det er nødvendigt, kan et elektronisk testværktøj anvendes til at kontrollere bevægelsesfølerens elektroniske identifikation. I tilfælde af uoverensstemmelser mellem identifikationsnumrene kan det antages, at der er installeret manipulerende anordninger. Medlemsstatens kompetente myndigheder kan i så fald kontaktes, og hændelsen kan registreres i kontrolrapporten og i kontrolprotokollen.

#### E. Særlige procedurer som følge af en vejkontrol

- 4.29. Kontrolpersonalet kan have omdirigeret et suspekt køretøj til et værksted. I sådanne tilfælde kan kontrolmedarbejderne for det første pålægge værksteder og installatører at downloade alle datafiler fra køretøjsenheden. Det omfatter følgende filer: *oversigt, detaljeret hastighed, tekniske data og hændelser og fejl*. Den tilsvarende digitale underskrift skal downloades sammen med disse filer.
- 4.30. Derefter kan der udføres en fuldstændig kontrol af de registrerede data samt forskellige tekniske kontroller (test med referencekabel, kontrol af plomberinger, osv.).
- 4.31. Hvis der konstateres alvorlige uoverensstemmelser, uden at der dog opdages manipulerende anordninger, kan det konkluderes, at sådanne anordninger er blevet anvendt og fjernet igen. I disse tilfælde bør kontrolmedarbejderen informere koordineringsorganet i henhold til artikel 2 i direktiv 2006/22/EF og/eller, hvis køretøjet er registreret i en anden medlemsstat, organet for forbindelser inden for Fællesskabet i henhold til artikel 7 i samme direktiv. Dette kan medføre yderligere undersøgelser af køretøjet og af den ansvarlige virksomhed.

**Kapitel 5: Rapportering fra og revision af værksteder**

- 5.1. Værkstederne kan udfærdige en kontrolrapport for hver kontrol af et køretøj, hvis kontrolapparat skal efterses, hvad enten eftersynet er en del af en periodisk kontrol eller foretages på anmodning af den nationale kompetente myndighed. De kan også registrere listen over alle kontrolrapporterne i en protokol.
- 5.2. Kontrolrapporten kan opbevares af værkstedet i mindst to år fra rapportens udfærdigelse, og når den nationale kompetente myndighed anmoder derom, kan alle optegnelser vedrørende eftersyn og kalibreringer for denne periode stilles til rådighed for denne myndighed.
- 5.3. De forhold, der opdages af autoriserede værksteder (brudte, beskadigede eller manglende plomberinger, manglende plader, ufuldstændige eller uoverensstemmende oplysninger mellem det, der blev registreret på køretøjsenheden, og indholdet af bevægelsesføleren, opsporing af manipulerende anordninger, udskrifter af data vedrørende hændelser og fejl eller andre relevante udskrifter), kan f.eks. udgøre en del af det almindelige indberetningsformat, og medlemsstaternes kompetente myndigheder kan opfordres til at sikre, at dette faktisk er tilfældet.
- 5.4. Hvis et værksted ikke kan tilvejebringe korrekt udfyldte kontrolrapporter, kan medlemsstaterne betragte det som et brud på reglerne, der kan føre til inddragelse af værkstedets autorisation.
- 5.5. Medlemsstaterne kan foretage revision af værkstedernes kontrolrapporter og kontrolprotokoller mindst én gang hvert andet år. Disse revisioner kan omfatte en tilfældig kontrol af rapporterne for eftersyn og kalibrering af digitale fartskrivere. Værkstedskort kan også være omfattet af kontrollen og regelmæssigt downloades for at undgå, at data går tabt eller overskrives.

**RESUMEBOKS****FOREBYGGELSE AF ANGREB PÅ DIGITALE FARTSKRIVERE UNDER VÆRKSTEDSKONTROLLER**

Når medlemsstaterne godkender og regelmæssigt kontrollerer værkstederne, bør de sikre, at de ansatte har en passende uddannelse, og at de har adgang til alt det udstyr, der er nødvendigt for at downloade data og udføre visse særlige kontroller.

Såfremt der opdages manipulerende anordninger, kan den kompetente myndighed pålægge værkstederne at undlade at plombere en digital fartskriver igen, før anordningen er blevet fjernet, og fartskriveren er blevet fuldstændigt recalibreret, således at den igen lagrer data korrekt. Ydermere kan den kompetente myndighed også pålægge værkstederne at fjerne monteringspladen.

Værkstedskontrollerne kan omfatte:

- en fysisk inspektion af plomberinger samt monterings- og typeplader
- en analyse af de downloadede data, særligt data vedrørende hændelser og fejl, og
- hvis det er relevant, en referencekabeltest.

Værkstederne kan registrere manglende eller beskadigede plomberinger i en kontrolrapport og vedlægge udskrifter af de downloadede data. Disse kontrolrapporter kan stilles til rådighed for de nationale myndigheder i en periode på to år.

Medlemsstaternes regelmæssige kontrol af værkstederne kan omfatte en revision af kontrolprocedurerne, herunder en tilfældig kontrol af kontrolrapporterne.

Medlemsstaterne kan sikre, at værkstederne informerer den kompetente myndighed hver gang, de opdager manipulerende anordninger eller alvorlige uoverensstemmelser, der tyder på, at der er blevet anvendt manipulerende anordninger, som senere er blevet fjernet.

Hvis køretøjet er registreret i en anden medlemsstat, kan medlemsstaterne informere organet for forbindelser inden for Fællesskabet, så der kan foretages supplerende undersøgelser af køretøjet eller virksomheden.

**Kapitel 6: Afsluttende bestemmelser**

- 6.1. Opsporing og forebyggelse af anvendelsen af anordninger til at omgå fartskriversystemet er en løbende proces, der kræver konstant årvågenhed. I takt med at teknikken udvikler sig, udvikles også metoderne og anordningerne til at omgå systemet. Derfor har alle, der er ansvarlige for det digitale fartskriversystems sikkerhed, en særlig rolle, hvad enten der er tale om kontrolmedarbejdere, godkendte værksteder eller installatører eller legitime og lovlydige operatører og chauffører.
  - 6.2. På nationalt plan opfordres medlemsstaterne til at indhente så mange oplysninger som muligt med henblik på at udvikle deres egne strategier til forvaltning af disse risici, og de bør støttes kraftigt i at dele disse oplysninger med andre. Nye eller anderledes risici eller forsøg på at omgå systemet, bør indberettes til Kommissionen.
  - 6.3. På fællesskabsplan vil Kommissionen løbende vurdere situationen og reglernes gennemførelse og arbejde på at opnå støtte fra og samarbejde med medlemsstaterne og erhvervets interessenter.
-