

## AANBEVELINGEN

## COMMISSIE

## AANBEVELING VAN DE COMMISSIE

van 23 januari 2009

**inzake richtsnoeren voor de beste handhavingspraktijken op het gebied van controles van het controleapparaat tijdens wegcontroles en in gemachtigde werkplaatsen***(Kennisgeving geschied onder nummer C(2009) 108)***(Voor de EER relevante tekst)**

(2009/60/EG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op Richtlijn 2006/22/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 inzake minimumvoorwaarden voor de uitvoering van de Verordeningen (EEG) nr. 3820/85 en (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer en tot intrekking van Richtlijn 88/599/EEG <sup>(1)</sup> van de Raad, met name op artikel 11, lid 1,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Overwegende dat de Commissie, overeenkomstig artikel 11, lid 1, van Richtlijn 2006/22/EG, richtsnoeren moet vaststellen voor de beste handhavingspraktijken op het gebied van de controles van voertuigen die door met controle belaste ambtenaren moeten worden uitgevoerd tijdens wegcontroles of controles ter plaatse bij ondernemingen, of door gemachtigde werkplaatsen en installateurs.

(2) Het controleapparaat in het wegvervoer is nodig om de rij- en rusttijden van de bestuurders te registreren en om de bevoegde nationale controleorganen in staat te stellen effectieve controles van de sociale wetgeving in het wegvervoer uit te voeren.

(3) Om te garanderen dat het controleapparaat correct en betrouwbaar functioneert en dat de gegevens worden geregistreerd en opgeslagen, is het nodig na de installatie van het controleapparaat periodieke controles en inspecties uit te voeren.

(4) Blijkbaar is de frequentie van de periodieke controles en inspecties echter niet hoog genoeg om bestuurders en exploitanten ervan te weerhouden het systeem te misbruiken door gebruik te maken van manipulatievoorzieningen of soortgelijke middelen.

(5) Uit onderzoek door deskundigen is gebleken dat pogingen tot fraude met het tachograafstelsel schering en inslag zijn in voertuigen die met analoge tachografen zijn uitgerust; nu worden echter ook pogingen ondernomen om te frauderen met het systeem van digitale tachografen.

(6) Uit het eerder vermelde onderzoek is ook gebleken dat een aantal manipulaties mogelijk zijn en dat in de wegvervoerssector al pogingen zijn ondernomen om fraude te plegen met de digitale tachograaf.

(7) Dergelijke pogingen vormen een ernstige bedreiging voor de verkeersveiligheid en kunnen ook een ontoelaatbaar negatief effect hebben op de eerlijke concurrentie en op de sociale omstandigheden van bestuurders in het wegvervoer.

(8) Doordat de digitale tachograaf beter beveiligd is dan de analoge kunnen pogingen tot fraude gemakkelijker worden ontdekt; de pakkans voor bestuurders en exploitanten die fraude willen plegen is dus groter geworden, en dit heeft ongetwijfeld een afschrikkend effect.

<sup>(1)</sup> PB L 102 van 11.4.2006, blz. 35.

- (9) Het doel van deze aanbeveling is lidstaten aan te moedigen om, op basis van onderzoek en technische deskundigheid uit de sector, procedures en methodes vast te stellen die de kans om pogingen tot fraude te voorkomen en te ontdekken, aanzienlijk doen toenemen.
- (10) In deze aanbeveling worden met name beste handhavingspraktijken vastgesteld, die naar voren zijn gekomen in onderzoek dat door het Gemeenschappelijk centrum voor onderzoek is uitgevoerd.
- (11) Samen met het voorstel voor een richtlijn inzake aanvullende wegcontroles vormt deze aanbeveling een pakket handhavingsmaatregelen die tot doel hebben de opsporing en preventie van toestellen om fraude te plegen met de digitale tachograaf aanzienlijk te verbeteren.
- (12) De in deze aanbeveling vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het bij artikel 18, lid 1, van Verordening (EEG) nr. 3821/85 <sup>(1)</sup> opgerichte comité,

## BEVEELT AAN:

1. De in de bijlage bij de aanbeveling uiteengezette richtsnoeren voor beste praktijken op het gebied van controles van voertuigen die door met controle belaste ambtenaren langs de weg of ter plaatse bij ondernemingen moeten worden uitgevoerd, of door installateurs en technici in werkplaatsen die door de bevoegde autoriteit van de lidstaat zijn goedgekeurd teneinde het gebruik van manipulatievoorzieningen in het controleapparaat voor het wegvervoer te voorkomen en te detecteren, vast te stellen en toe te passen.
2. Deze richtsnoeren toe te passen, waar mogelijk in het kader van de in artikel 2 van Richtlijn 2006/22/EG vermelde nationale handhavingsstrategieën.

Gedaan te Brussel, 23 januari 2009.

*Voor de Commissie*  
Antonio TAJANI  
Vicevoorzitter

---

<sup>(1)</sup> PB L 370 van 31.12.1985, blz. 8.

## BIJLAGE

## AANBEVELINGEN VOOR DOOR DE LIDSTATEN VAST TE STELLEN MAATREGELEN VOOR DE DETECTIE EN PREVENTIE VAN HET GEBRUIK VAN MANIPULATIEVOORZIENINGEN

## INHOUDSOPGAVE

HOOFDSTUK 1: INLEIDING

HOOFDSTUK 2: DOELTREFFENDE WEGCONTROLES

- A Organisatie en apparatuur
- B Methode met dubbel controlepunt, met analyse van de werkelijke snelheid van het voertuig en de afgelegde afstand
- C Methode met één controlepunt, gebaseerd op een gedetailleerde analyse van de gedownloade gegevens
- D Methode met één controlepunt, gebaseerd op een technische controle van de zegels
- E Het voertuig doorverwijzen naar een werkplaats
- F Het controleren van voertuigen of gegevens ter plaatse in een onderneming

HOOFDSTUK 3: OPLEIDING, UITRUSTING EN BESTE PRAKTIJKEN

HOOFDSTUK 4: INSPECTIES IN WERKPLAATSEN

- A Rechtsgrondslag
- B Verbroken of verwijderde zegels
- C Analyse van geregistreerde gegevens
- D Controle van de koppeling tussen de bewegingsopnemer en de voertuigunit
- E Bijzondere procedures ten gevolge van wegcontroles

HOOFDSTUK 5: VERSLAG EN AUDIT VAN WERKPLAATSEN

HOOFDSTUK 6: SLOTBEPALINGEN

**Hoofdstuk 1: Inleiding**

- 1.1 In deze aanbeveling van de Commissie wordt beschreven tot welke maatregelen de lidstaten kunnen worden aangemoedigd om de bedreiging van het gebruik van manipulatievoorzieningen in tachografen af te wenden en om tegelijk preventieve maatregelen ter voorkoming van dergelijke bedreigingen te nemen.
- 1.2 De aanwezigheid van manipulatievoorzieningen in voertuigen, met de bedoeling de correcte werking en functies van de digitale tachograaf te verstoren, is een van de meest ernstige bedreigingen voor de veiligheid van het systeem. Het gebruik van dergelijke voorzieningen of het voornemen ze te gebruiken, verstoort de eerlijke concurrentie omdat het weinig scrupuleuze exploitanten en bestuurders een oneerlijk commercieel voordeel verleent en leidt tot onaanvaardbare sociale gevolgen voor bestuurders omdat zij de mogelijkheid krijgen of verplicht worden om gedurende langere periodes te rijden dan wettelijk is toegestaan. Dit kan de verkeersveiligheid voor alle verkeersgebruikers ondermijnen, terwijl de Commissie zich er net toe verbonden heeft de verkeersveiligheid in de komende jaren te verbeteren.
- 1.3 Exploitanten en bestuurders die de wet respecteren, moeten de digitale tachograaf kunnen vertrouwen, en nationale controleorganen in de hele Gemeenschap moeten kunnen vertrouwen op de authenticiteit en integriteit van de gegevens die door de apparatuur worden geregistreerd en opgeslagen, ongeacht of deze gegevens uit de voertuigunit of van op de bestuurderskaart worden gedownload en geanalyseerd. Om de correcte werking van de apparatuur en dus ook de betrouwbaarheid van de gegevens te garanderen, moet de apparatuur regelmatig worden gecontroleerd en geïnspecteerd.

- 1.4 Op lange termijn is de totale veiligheid van het systeem en de onderdelen ervan van essentieel belang om de integriteit en authenticiteit van de geregistreerde gegevens te garanderen. Om de meest voorkomende vormen van misbruik en pogingen tot fraude te doen ophouden, zal de Commissie bij de herziening van Verordening (EEG) nr. 3821/85 en bijlagen op passende wijze nagaan of het mogelijk is meer gedetailleerde wetgevende maatregelen vast te stellen.
- 1.5 Op korte termijn kunnen de bevoegde autoriteiten van de lidstaten echter al passende en effectieve maatregelen opstellen om manipulatievoorzieningen gemakkelijker opspoorbaar te maken en dus het risico te beperken dat dergelijke toestellen door exploitanten en bestuurders zouden worden gebruikt.
- 1.6 Het is de juridische verantwoordelijkheid van de lidstaten te eisen dat controles en inspecties zodanig worden uitgevoerd dat de effectieve tenuitvoerlegging van de communautaire sociale wetgeving in het wegvervoer gegarandeerd is, maar deze periodieke controles garanderen niet dat na de controles geen manipulatievoorzieningen worden geïnstalleerd en gebruikt. Uit ervaring is gebleken dat dergelijke toestellen veel vaker worden aangetroffen tijdens wegcontroles, wanneer het voertuig grondiger kan worden onderzocht. De frequentie van dergelijke controles door de lidstaten moet worden verhoogd; wanneer het risico op detectie van manipulatievoorzieningen groter wordt, zal er ook een groter afschrikkend effect uitgaan van de controles.
- 1.7 In appendix 10 (Algemene beveiligingsdoelstellingen) van bijlage IB bij Verordening (EEG) nr. 3821/85 is uiteengezet welk toepassingsgebied beveiligingsfuncties moeten hebben om de integriteit van de digitale tachograaf te garanderen. De beveiligingsdoelstellingen van het volledige systeem moeten worden gegarandeerd door een combinatie van technische oplossingen met ITSEC-goedkeuring en fysieke, personele en procedurele middelen; de toepassing daarvan valt onder de verantwoordelijkheid van de lidstaten en de tachograaffabrikanten. In deze mededeling worden aan de lidstaten voorstellen voor de meeste efficiënte procedures gedaan, gebaseerd op onderzoek en beste bekende praktijken, teneinde die procedurele en personele middelen te ondersteunen.
- 1.8 Deze aanbeveling van de Commissie vervangt echter niet de technische oplossingen van ITSEC <sup>(1)</sup>; idealiter moet ze in combinatie met en ter ondersteuning van die oplossingen worden gebruikt.
- 1.9 In het verslag van het Gemeenschappelijk Centrum voor Onderzoek <sup>(2)</sup> wordt een overzicht gegeven van de soorten bekende en mogelijke inbreuken op de beveiliging van de digitale tachograaf. De lidstaten kunnen dat verslag gebruiken als uitgangspunt voor het nemen van de nodige stappen en maatregelen om te garanderen dat passende informatie en begeleiding wordt gegeven aan de nationale met controle belaste ambtenaren voor het uitvoeren van wegcontroles en -inspecties van voertuigen. Soortgelijke informatie en begeleiding kan ook worden gegeven aan installateurs en werkplaatsen die wettelijk voorgeschreven installaties, inspecties, controles en herstellingen van het controleapparaat in het wegvervoer uitvoeren. De begeleiding moet ruim genoeg worden opgevat om te garanderen dat deze personen de in deze bijlage beschreven controles volledig en op bekwame wijze kunnen uitvoeren en dat de lidstaten in staat zijn om vervolging in te stellen tegen diegenen die het systeem misbruiken of trachten te misbruiken.
- 1.10 De lijst van onderstaande richtsnoeren en aanbevelingen is niet volledig, en er kunnen zich omstandigheden voordoen waarin de toepassing van deze aanbevelingen niet het gewenste resultaat oplevert (bijvoorbeeld wanneer de referentiekabel niet op de bewegingsopnemer kan worden aangesloten). De lidstaten worden aangemoedigd om voor dergelijke gevallen efficiënte alternatieve methoden te ontwikkelen. Dergelijke alternatieve maatregelen moeten ruimer worden verspreid in de handhavingsgemeenschap.
- 1.11 Hoewel deze aanbeveling van de Commissie betrekking heeft op beide in Verordening (EEG) nr. 3821/85 en bijlagen gedefinieerde types tachografen, is het mogelijk dat de lidstaten al procedures en richtsnoeren hebben vastgesteld voor het controleren van analoge tachografen en het opsporen van manipulatievoorzieningen. Deze aanbeveling van de Commissie doet geen afbreuk aan de reeds vastgestelde maatregelen of vervangt deze niet, maar moet worden beschouwd als een verdere ondersteuning van die maatregelen, met name wat de digitale tachograaf betreft; de methode voor het controleren van de digitale tachograaf kan verschillend zijn, maar het doel blijft hetzelfde. Indien er reeds maatregelen bestaan voor het controleren van analoge tachografen wordt aanbevolen, voor zover van toepassing, deze uit te breiden tot digitale tachografen (bijvoorbeeld situaties met betrekking tot de betaling van gemachtigde werkplaatsen voor het uitvoeren van specifieke taken op voertuigen die naar hen zijn doorverwezen door met controle belaste ambtenaren, zoals beschreven in deel F).
- 1.12 De lidstaten moeten de nodige steun krijgen zodat zij in hun nationale handhavingstrategieën met vertrouwen methoden en processen kunnen opnemen voor het bestrijden van de ontluikende bedreigingen voor het tachograaf-systeem. Dergelijke goede praktijken moeten met andere lidstaten worden gedeeld.

<sup>(1)</sup> ITSEC – Information Technology Security Evaluation Criteria (veiligheidsbeoordelingscriteria voor informatietechnologie), 1991, versie 1.2.

<sup>(2)</sup> JRC Technical Notes. „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”. Beperkte verspreiding onder nationale risicobeheerders (29 november 2007)

## Hoofdstuk 2: Doeltreffende wegcontroles

### A Organisatie en apparatuur

- 2.1 Met controle belaste ambtenaren moeten volledig zijn uitgerust en voldoende zijn opgeleid om volledige en doeltreffende controles uit te voeren. Zij moeten minstens in het bezit zijn van controlekaarten en van de relevante instrumenten om gegevensbestanden van de voertuigunit en de bestuurderskaart te downloaden en moeten in staat zijn dergelijke gegevensbestanden en print-outs van controleapparaten van het in bijlage IB beschreven type te analyseren, in combinatie met kaarten of bladen van de in bijlage 1 beschreven types. Met controle belaste ambtenaren moeten ook worden uitgerust met software waarmee zij dergelijke gegevens snel en met zo weinig mogelijk ongemak kunnen analyseren; gezien de lengte en inhoud van sommige print-outs kunnen deze immers moeilijk bij wegcontroles worden geanalyseerd.
- 2.2 Wanneer met controle belaste ambtenaren langs de weg of ter plaatse in een onderneming controles uitvoeren, hetzij controles van de naleving van de rij- en rusttijden, hetzij technische controles, hetzij andere controles, moeten zij van de gelegenheid gebruik maken om de correcte werking en het correcte gebruik van de tachograaf te controleren en in staat zijn om op basis van die controles eventuele manipulatievoorzieningen op te sporen.
- 2.3 Daarom wordt aanbevolen dat de lidstaten de controles op manipulatievoorzieningen samen met andere controles (zoals technische controles, controles van de naleving van de rij- en rusttijden enz.) trachten te organiseren en dat, als indicatie, minstens 10 % van het totale gecontroleerde aantal voertuigen ook wordt gecontroleerd op de aanwezigheid van manipulatievoorzieningen. De lidstaten moeten zelf de geschikte methodes en omstandigheden voor het uitvoeren van dergelijke aanvullende controles vaststellen, maar de inhoud ervan kan worden opgenomen in hun algemene nationale handhavingsstrategie.
- 2.4 Voor het uitvoeren van doeltreffende controles kunnen bijvoorbeeld de volgende methodes worden toegepast:
- dubbele controlepunten, met een analyse van de snelheid of afstand (zie B);
- één controlepunt, met gedetailleerde analyse van de gegevens (zie C);
- één controlepunt, gebaseerd op technische controle (zie D).
- 2.5 Als een met controle belaste ambtenaar genoeg bewijsmateriaal denkt te hebben verzameld, kan hij het voertuig doorverwijzen naar een werkplaats om aanvullende controles te verrichten (zie E).
- 2.6 De lidstaten mogen natuurlijk altijd alternatieve methodes voor het controleren van voertuigen toepassen.

### B Methode met dubbel controlepunt, met analyse van de werkelijke snelheid van het voertuig en de afgelegde afstand

- 2.7 Snelheidscontrole op een specifiek tijdstip: de met controle belaste ambtenaren meten de werkelijke snelheid van het voertuig met behulp van vaste of mobiele camera's of speedguns alvorens het voertuig tegen te houden voor een wegcontrole op een specifiek tijdstip. Ze downloaden dan de *24-Hour Detailed Speed File* van de voertuigunit (VU) en vergelijken de snelheid die op dat specifieke tijdstip is geregistreerd met de snelheid die enkele kilometers eerder is gemeten. Dit betekent dat op het punt van de wegcontrole slechts twee cijfers met elkaar moeten worden vergeleken.
- 2.8 Controle van de vaste afstand op een specifiek tijdstip: het punt van controle wordt gekozen op een bekende afstand van een specifieke locatie waar de met controle belaste ambtenaren over de middelen beschikken om vast te stellen op welk tijdstip een geïdentificeerd voertuig gestopt is of op dit specifieke punt is voorbijgekomen (toltickets, cameragegevens, verslagen van grenscontroles enz.). Op het punt van de wegcontrole downloaden de met controle belaste ambtenaren de *24-Hour detailed Speed File* van de voertuigunit van het voertuig en vergelijken snel de geregistreerde gemiddelde snelheid tussen het punt van controle en de specifieke locatie met de snelheid die berekend is op basis van de tijd die nodig was om de bekende afstand tot het punt van controle af te leggen.
- 2.9 Ongeacht welke van beide methodes wordt gebruikt, de ambtenaren die de wegcontrole uitvoeren hoeven slechts twee cijfers te vergelijken na de *24-Hour Detailed Speed File* te hebben gedownload en de werkelijke gemiddelde snelheid te hebben gemeten of berekend. Aanzienlijke verschillen kunnen aanleiding geven tot vermoedens dat een manipulatievoorziening is gebruikt. De met controle belaste ambtenaar hoeft niet noodzakelijk aanvullende controles ter plaatse uit te voeren, maar kan de bestuurder doorverwijzen naar een werkplaats.
- 2.10 Wat gegevens van de in bijlage IB vermelde tachograaftypes betreft, moeten alle bestanden die uit of via het controleapparaat worden gedownload, vergezeld gaan van de passende digitale handtekening die oorspronkelijk door de voertuigunit of de bestuurderskaart is gegenereerd teneinde de authenticiteit en integriteit van de gegevens te kunnen controleren; de met controle belaste ambtenaren mogen eveneens controleren of deze informatie mee is gedownload.

*C Methode met één controlepunt, gebaseerd op een gedetailleerde analyse van de gedownloade gegevens*

- 2.11 Wanneer een manipulatievoorziening in gebruik is op het ogenblik dat een wegcontrole wordt uitgevoerd of tot kort vóór die controle in gebruik was, kunnen via een aantal eenvoudige procedures aanwijzingen van manipulatie worden gevonden.
- 2.12 Om na te gaan of er een manipulatievoorziening aanwezig zou kunnen zijn, wat de met controle belaste ambtenaren het recht zou geven alle maatregelen te nemen die zij nodig achten, kunnen de met controle belaste ambtenaren:
- de van de kaart en de voertuigunit gedownloade gegevens betreffende de activiteiten van de bestuurder vergelijken met andere papieren in het voertuig en met de verklaringen van de bestuurder. Inconsistentie tussen deze gegevens kunnen aanleiding geven tot een vermoeden van fraude. In dat geval kan de met controle belaste ambtenaar verdere onderzoeken uitvoeren;
  - de in de voertuigunit opgeslagen *Events & Faults File* onderzoeken, met name voor de laatste 10 dagen:
    - poging tot inbreuk op de beveiliging
    - onderbreking van de stroomvoorziening (het langste voorval)
    - fout in de bewegingsgegevens (het langste voorval)
    - fout in de opnemer
- Als de bestuurder de redenen van de voorvallen of fouten niet kan verklaren en rechtvaardigen, kan de met controle belaste ambtenaar verdere onderzoeken uitvoeren;
- de in de voertuigunit opgeslagen *Technical Data Files* onderzoeken, met name:
    - tijdafstellingsgegevens
    - kalibreringsgegevens (de vijf meest recente kalibreringen, de naam van de werkplaats en hun kaartnummer)
  - de latere gegevens zijn nuttig om na te gaan of er te veel kalibreringen zijn uitgevoerd, wat erop kan wijzen dat ze zijn uitgevoerd met een gestolen werkplaatskaart (of een werkplaatskaart die als verloren is opgegeven). Met controle belaste ambtenaren wordt aanbevolen bij de autoriteit die de kaarten afgeeft <sup>(1)</sup> na te gaan wat de status van de betreffende werkplaatskaarten is en of ze geldig waren op het ogenblik dat ze werden gebruikt om de voertuigunit te kalibreren.
- 2.13 Indien de met controle belaste ambtenaar, na het controleren van alle in de punten 2.14 tot en met 2.19 vermelde gegevens, nog steeds van mening is dat er iets niet klopt, kan hij de *24-Hour Detailed Speed File* downloaden en met behulp van zijn software controleren of er onrealistische acceleratietoenames of -afnames van het voertuig hebben plaatsgevonden en, voor zover van toepassing, of het profiel van de reis overeenstemt met de andere documenten in het voertuig en met de verklaringen van de bestuurder (aantal stops, snelheid in bergachtige gebieden of in de stad enz.). In combinatie met het eerder vermelde bewijsmateriaal kan dit de vermoedens rechtvaardigen dat een manipulatievoorziening in het voertuig aanwezig is.
- 2.14 Om deze methode te kunnen toepassen, is op het punt van controle passende software nodig waarmee een leesbare weergave van het tijdsprofiel van de snelheid kan worden gegenereerd teneinde ongewone variaties in versnellingen of vertragingen vast te kunnen stellen, en die een automatisch signaal weergeeft bij:
- onrealistische toenames of afnames in de acceleratie van het voertuig;
  - verdachte kalibreringen van de voertuigunit;
  - onderbrekingen van de stroomvoorziening.

*D Methode met één controlepunt, gebaseerd op een technische controle van de zegels*

- 2.15 Indien mogelijk mag de met controle belaste ambtenaar de zegels controleren, voor zover dit zonder gevaar is. Indien de zegels verwijderd, verbroken of beschadigd zijn, moet de bestuurder worden verzocht deze situatie te rechtvaardigen.

<sup>(1)</sup> Om een verzoek te richten aan een andere autoriteit die kaarten afgeeft, dient TACHONET te worden gebruikt.

- 2.16 Indien de bestuurder een schriftelijke verklaring kan afleggen waarin hij de redenen daarvoor vermeldt, zoals voorzien in bijlage 1, hoofdstuk V, deel 4, of in vereiste 253 van bijlage IB bij Verordening (EEG) nr. 3821/85, kan de met controle belaste ambtenaar de bestuurder verplichten naar een werkplaats te gaan om het systeem opnieuw te laten verzegelen en het controleapparaat opnieuw te laten kalibreren.
- 2.17 Zoniet kan dit als een inbreuk worden beschouwd en verdient het aanbeveling de bestuurder, met zijn voertuig, onmiddellijk naar een gemachtigde werkplaats door te verwijzen, in gezelschap van de met controle belaste ambtenaar, voor een controle van het apparaat, zoals bepaald in hoofdstuk 3.

*E Het voertuig doorverwijzen naar een werkplaats*

- 2.18 Indien er na een wegcontrole waarbij de hierboven uiteengezette methoden zijn toegepast, nog steeds een redelijk vermoeden heerst dat het voertuig met een manipulatievoorziening is uitgerust, kan de met controle belaste ambtenaar het voertuig doorverwijzen naar een gemachtigde werkplaats. De met controle belaste ambtenaren of de passende nationale autoriteit kunnen de bevoegdheid krijgen om de gemachtigde werkplaatsen de opdracht te geven specifieke tests uit te voeren die ontworpen zijn om na te gaan of er manipulatievoorzieningen aanwezig zijn in het voertuig.
- 2.19 Deze specifieke tests maken het in de meeste gevallen mogelijk een foute koppeling tussen de bewegingsopnemer en de voertuigunit te detecteren, wat kan wijzen op de aanwezigheid van een manipulatievoorziening. Deze tests omvatten (zie beschrijving in hoofdstuk 3):
- een inspectie van de zegels en de installatieplaatjes;
  - een test met een referentiekabel;
  - een analyse van de gedownloadte gegevensbestanden.
- 2.20 Indien wordt vastgesteld dat er manipulatievoorzieningen aanwezig zijn, ongeacht of ze door de bestuurder zijn gebruikt, kan de apparatuur (het toestel zelf, de voertuigunit of de onderdelen daarvan en de bestuurderskaart) uit het voertuig worden verwijderd en als bewijsmateriaal worden gebruikt.
- 2.21 Bovendien kunnen gemachtigde werkplaatsen worden verzocht na te gaan of: a) het controleapparaat correct werkt; b) het controleapparaat de gegevens correct registreert en opslaat; en c) de kalibreringsparameters correct zijn.
- 2.22 Voor voertuigen die met een controleapparaat van het in bijlage IB vermelde type zijn uitgerust, verdient het aanbeveling om, na alle gegevensbestanden (met intacte digitale handtekeningen) te hebben gedownload en te hebben geanalyseerd en na te hebben gecontroleerd of er een manipulatievoorziening aanwezig is, het controleapparaat volledig opnieuw te kalibreren en een nieuw installatieplaatje aan te brengen. Bovendien wordt aanbevolen dat de gemachtigde werkplaats het systeem alleen onder toezicht van het controleorgaan opnieuw verzegelt.
- 2.23 Wat controleapparaten die beantwoorden aan bijlage 1 betreft, kan de correcte werking van het apparaat worden gecontroleerd na eventuele manipulatievoorzieningen te hebben verwijderd, en kan het volledig opnieuw worden gekalibreerd en een nieuw installatieplaatje worden aangebracht. Bovendien wordt aanbevolen dat de gemachtigde werkplaats het systeem alleen onder toezicht van het controleorgaan opnieuw verzegelt.

*F Het controleren van voertuigen of gegevens ter plaatse in een onderneming*

- 2.24 Het verdient aanbeveling dat de bevoegde autoriteiten van de lidstaten gebruik maken van de mogelijkheid om bij een controle in een onderneming de voertuigen (en voertuigunits) en bestuurders (en bestuurderskaarten) die ter plaatse aanwezig zijn, te controleren.
- 2.25 De onderneming moet de gegevens die zij beheert minstens één jaar bijhouden en op verzoek van een met controle belaste ambtenaar beschikbaar stellen voor controle. Daarom behoort het tot de standaardcontroleprocedure dat met controle belaste ambtenaren elk voertuig mogen controleren dat zij ter plaatse in de onderneming aantreffen en alle tests of activiteiten mogen uitvoeren die zij nodig achten, voor zover zij de vertragingen voor bestuurders en voertuigen tot een minimum beperken.
- 2.26 Bij dergelijke controles in ondernemingen moet ook rekening worden gehouden met de mogelijkheid dat er een mix aan voertuigen en registers, die op controleapparaten van bijlage I of bijlage 1B betrekking hebben, aanwezig is; met controle belaste ambtenaren moeten op dergelijke situaties zijn voorbereid en voldoende zijn uitgerust.

## SAMENVATTING

### HET VOORKOMEN VAN FRAUDE MET DIGITALE TACHOGRAFEN WEGCONTROLES OF CONTROLES IN ONDERNEMINGEN

Er kunnen nationale handhavingsstrategieën worden opgesteld ter bevordering van efficiënte handhavingscontroles en –inspecties van voertuigen (zowel wegcontroles als controles in ondernemingen) die mogelijk zijn uitgerust met manipulatievoorzieningen.

Goed opgeleide en uitgeruste met controle belaste ambtenaren moeten de gegevens de van de voertuigunits snel kunnen raadplegen, downloaden en analyseren en onmiddellijk controles uitvoeren; zij moeten in staat zijn vergelijkbare analyses uit te voeren van elektronisch opgeslagen gegevens, eventueel in combinatie met bladen, kaarten en print-outs.

De lidstaten kunnen strategieën ontwikkelen om te garanderen dat voertuigen, wanneer zij worden gecontroleerd op de aanwezigheid van manipulatievoorzieningen, tegen 2010 volgens een van de volgende methoden worden gecontroleerd:

- de methode met dubbele controlepunten, met analyse van de werkelijke snelheid en de afgelegde afstand;
- de methode met één controlepunt, met gedetailleerde analyse van de gedownloadte gegevens;
- de methode met één controlepunt, gebaseerd op een technische controle van de zegels.

Ter indicatie: 10 % van de gecontroleerde voertuigen (technische controles, controles van de rij- en rusttijden of andere controles) kunnen ook worden gecontroleerd op de aanwezigheid van manipulatievoorzieningen; het blijft evenwel de taak van de lidstaten om de meest efficiënte controlemiddelen te ontwikkelen en in hun strategieën vast te leggen.

Indien met controle belaste ambtenaren genoeg bewijzen hebben verzameld die aanleiding geven tot redelijke vermoedens, kunnen zij het voertuig voor verdere tests doorverwijzen naar een gemachtigde werkplaats.

Indien manipulatievoorzieningen worden ontdekt, ongeacht of ze door de bestuurder zijn gebruikt of niet, verdient het aanbeveling het controleapparaat uit het voertuig te verwijderen en als bewijsmateriaal te gebruiken, overeenkomstig de nationale procedureregels voor het behandelen van dergelijk bewijsmateriaal. Wanneer met controle belaste ambtenaren vaststellen dat manipulatievoorzieningen zijn gebruikt, mogen zij de passende procedures toepassen en sancties opleggen. Dit is immers een zeer ernstige inbreuk.

### Hoofdstuk 3: Opleiding, uitrusting en beste praktijken

- 3.1 De lidstaten moeten erop toezien dat de met controle belaste ambtenaren voldoende worden opgeleid voor het uitvoeren van hun taken, maar er kan ook worden voorzien in opleiding voor alle andere relevante partijen; het zou voordelig en uiterst wenselijk zijn gezamenlijke bezoeken en coördinatieactiviteiten voor met controle belaste ambtenaren uit verschillende lidstaten te organiseren teneinde beste praktijken te harmoniseren en praktijkervaringen uit te wisselen.
- 3.2 De met controle belaste ambtenaren moeten voldoende worden uitgerust om de reeks controles van de digitale tachograaf te kunnen uitvoeren. Dit betekent dat zij over passende instrumenten moeten beschikken om de gegevens van dergelijke controleapparaten te kunnen lezen, printen en downloaden. De lidstaten moeten inspanningen leveren om ervoor te zorgen dat een voldoende aantal met controle belaste ambtenaren aldus wordt uitgerust.
- 3.3 Beste praktijken op het gebied van detectie en preventie, zowel tijdens wegcontroles als tijdens controles in ondernemingen (zoals het gebruik van een referentiekabel, de „vaste afstand”-techniek, de detectie van abnormale snelheidssporen of afstandsprofielen, stroomonderbrekingen, verbroken zegels) moeten worden verspreid en aangemoedigd in de handhavingsgemeenschap.

### Hoofdstuk 4: Inspecties in werkplaatsen

Werkplaatsen en installateurs vormen een cruciale schakel in de beveiliging van het tachograafstelsel, ongeacht of het om analoge of digitale tachografen gaat. De goedkeuring en machtiging van deze werkplaatsen en installateurs moet worden gebaseerd op een duidelijke reeks nationale criteria die de betrouwbaarheid ervan garanderen. Daartoe wordt aanbevolen dat de lidstaten erop toezien dat werkplaatsen die gemachtigd zijn om controleapparaten te installeren, te activeren, te kalibreren, te inspecteren en te herstellen, worden goedgekeurd, regelmatig worden gecontroleerd, worden gecertificeerd en tijdige, relevante updates en informatie krijgen. Voorts wordt ook aanbevolen dat de bevoegde autoriteiten de installateurs en werkplaatsen duidelijke instructies en richtsnoeren geven omtrent hun taken en verantwoordelijkheden, met name wat het bewustzijn van hun rol in de algemene beveiliging van het stelsel betreft. Het verdient ook aanbeveling dat de autoriteiten die werkplaatsen en installateurs goedkeuren, via de Commissie aan alle andere lidstaten accurate en regelmatig bijgewerkte informatie verstrekken over de markeringen van de zegels en bijzonderheden en de status van alle werkplaatsen op hun grondgebied.



*A Rechtsgrondslag*

- 4.1 Normaal moeten voertuigen voor inspectie naar een werkplaats gaan wanneer:
- a) de tachograaf moet worden geïnspecteerd overeenkomstig de bijlagen bij Verordening (EEG) nr. 3821/85;
  - b) het voertuig de jaarlijkse technische keuring ondergaat overeenkomstig de bepalingen van bijlage II bij Richtlijn 96/96/EG;
  - c) met controle belaste ambtenaren het voertuig naar een werkplaats sturen om het controleapparaat grondiger te laten inspecteren;
  - d) het controleapparaat moet worden hersteld of vervangen.
- 4.2 In al deze gevallen moeten werkplaatsen of installateurs de instructie krijgen visueel en fysiek te controleren of het controleapparaat verzegeld is en of zowel het identificatieplaatje als het installatieplaatje van de fabrikant aanwezig zijn.
- 4.3 Werkplaatsen moeten er door de bevoegde autoriteit van hun lidstaat regelmatig aan worden herinnerd dat zij, wanneer zij de tachograaf inspecteren en opnieuw verzegelen en daarna een installatieplaatje aanbrengen, bevestigen dat het systeem veilig is, correct functioneert, correct gegevens registreert en dat er geen manipulatievoorzieningen aanwezig zijn.
- 4.4 Werkplaatsen moeten eraan worden herinnerd dat zij een ernstige overtreding begaan wanneer ze opzettelijk een tachograaf opnieuw verzegelen zonder eerst de gedetecteerde manipulatievoorzieningen te verwijderen of te vragen ze te verwijderen. Wanneer achteraf wordt vastgesteld dat een manipulatievoorziening aanwezig is, ongeacht het feit of ze gebruikt is of niet, en dat de werkplaats het systeem toch opnieuw heeft verzegeld en een installatieplaatje heeft aangebracht, kan de werkplaats of de installateur aansprakelijk worden gesteld.
- 4.5 Gezien de belangrijke rol van werkplaatsen en installateurs in de beveiliging van het systeem, wordt aanbevolen dat de bevoegde autoriteiten van de lidstaten overwegen passende sancties vast te stellen indien een werkplaats niet meer betrouwbaar is; dit kan zelfs gaan tot het intrekken van de machtiging om werk uit te voeren aan tachografen.
- 4.6 Omgekeerd moeten de lidstaten de werkplaatsen er ook aan herinneren dat zij het recht hebben te weigeren verdere inspecties of kalibreringen van een voertuig uit te voeren als zij vermoeden of weten dat in dat voertuig een manipulatievoorziening aanwezig is. De werkplaatsen moeten de steun krijgen van de bevoegde autoriteit wanneer zij erop aandringen dat de manipulatievoorziening eerst wordt verwijderd alvorens de inspectie voort te zetten. De werkplaats mag altijd weigeren de interfaceconnecties opnieuw te verzegelen of een installatieplaatje aan te brengen zolang de manipulatievoorziening niet is verwijderd.
- 4.7 Lidstaten die dit nodig achten, mogen gemachtigde werkplaatsen verzoeken verslagen in te dienen van de in de punten 4.4 tot en met 4.6 beschreven feiten.
- 4.8 Lidstaten die dit niet nodig achten, mogen de werkplaatsen de opdracht geven dergelijke verslagen gedurende een bepaalde periode bij te houden en op verzoek ter beschikking te stellen van de bevoegde autoriteit. Deze periode moet minstens 24 maanden bedragen, wat overeenstemt met de minimumperiode tussen inspecties van een apparaat.
- 4.9 Werkplaatsen moeten er ook aan worden herinnerd dat het eenvoudig verwijderen van een manipulatievoorziening uit een voertuig niet volstaat om de exploitant of bestuurder te zuiveren van inbreuken, aangezien het zeer waarschijnlijk is dat de eerder in de voertuigunit en op de individuele bestuurderskaarten geregistreerde en opgeslagen gegevens al zijn gemanipuleerd. Door dergelijke voorvallen niet te melden, zijn werkplaatsen zelf medeplichtig aan overtredingen die door exploitanten en bestuurders worden begaan, en mogen zij dezelfde sancties verwachten als ze worden betrapt.
- 4.10 Werkplaatsen en installateurs moeten het gebruik of de aanwezigheid van manipulatievoorzieningen melden aan hun bevoegde autoriteit, die op haar beurt bijvoorbeeld een stimulerings- of beloningsregeling kan opzetten om werkplaatsen aan te moedigen informatie te verstrekken die nuttig is voor de detectie of preventie van manipulatievoorzieningen of andere soorten fraude met tachografen.
- 4.11 De lijst van onderstaande richtsnoeren en aanbevelingen is niet volledig, en er kunnen zich omstandigheden voordoen waarin de toepassing van deze aanbevelingen niet het gewenste resultaat oplevert (bijvoorbeeld wanneer de referentiekabel (punt 1.23) niet op de bewegingsopnemer kan worden aangesloten). In dergelijke gevallen moeten de lidstaten alternatieve methoden ontwikkelen, die even doeltreffend zijn. Dergelijke alternatieve maatregelen moeten ruimer worden verspreid in de handhavingsgemeenschap.

- 4.12 Aangezien deze richtsnoeren betrekking hebben op beide types tachografen zoals gedefinieerd in Verordening (EEG) nr. 3821/85 en bijlagen, is het bovendien mogelijk dat de lidstaten al procedures en richtsnoeren hebben vastgesteld voor het controleren van analoge tachografen en het opsporen van manipulatieoestellen. De richtsnoeren in deze aanbeveling van de Commissie doen geen afbreuk aan de reeds vastgestelde maatregelen of vervangen deze niet, maar moeten worden beschouwd als een verdere ondersteuning van die maatregelen, met name wat de digitale tachograaf betreft; de methode voor het controleren van de digitale tachograaf kan verschillend zijn, maar het doel blijft hetzelfde. Indien er reeds maatregelen bestaan voor het controleren van analoge tachografen wordt aanbevolen, voor zover van toepassing, deze uit te breiden tot digitale tachografen (bijvoorbeeld situaties met betrekking tot de betaling van gemachtigde werkplaatsen voor het uitvoeren van specifieke taken op voertuigen die naar hen zijn doorverwezen door met controle belaste ambtenaren).

#### B Verbroken of verwijderde zegels

- 4.13 Werkplaatsen moeten steeds controleren of de zegels verwijderd, verbroken of beschadigd zijn.
- 4.14 Het voertuig mag onder geen enkele voorwaarde opnieuw worden verzegeld of voorzien van een installatieplaatje zolang het systeem niet opnieuw aan de voorschriften van de verordening voldoet.
- 4.15 Werkplaatsen moeten ontbrekende zegels vermelden in het inspectieverslag en verdere controles en inspecties uitvoeren (zoals een controle met een referentiekabel) om na te gaan of er een manipulatievoorziening aanwezig is in het voertuig.
- 4.16 Indien, zoals bepaald in hoofdstuk V (4) van bijlage I en voorschrift 252 van bijlage IB bij Verordening (EEG) nr. 3821/85, de zegels zijn verwijderd in noodgevallen of om een snelheidsbeperkende voorziening te installeren of te herstellen, moet telkens wanneer een zegel wordt verbroken, schriftelijk worden verklaard waarom dit is gebeurd en moet deze verklaring aan de bevoegde autoriteit worden voorgelegd.
- 4.17 Zoniet moet de werkplaats een volledige controle uitvoeren volgens de hierna uiteengezette aanbevolen methoden, en aan de bevoegde autoriteit meedelen wat er precies is gedaan en vastgesteld.

#### C Analyse van geregistreerde gegevens

- 4.18 In het geval van digitale tachografen moeten de gegevens die, waar mogelijk samen met de digitale handtekening, in een werkplaats worden gedownload en in het auditverslag worden vermeld, voldoen aan de eisen van de punten 4.4 (Beveiligingsdoelstellingen voor de bewegingsopnemer) en 4.4 (Beveiligingsdoelstellingen voor de voertuigunit) van appendix 10 van bijlage I B bij Verordening (EEG) nr. 3821/85. Aanhangsel 1 bevat de volledige lijst van informatie die in het auditverslag moet worden opgenomen.
- 4.19 De werkplaats kan ook de in de voertuigunit opgeslagen *Events & Faults Data File* downloaden en analyseren. Dit bestand bevat onder meer de volgende voorvallen en gebeurtenissen (zie aanhangsel 2 voor de volledige lijst):
- poging tot inbreuk op de beveiliging;
  - authenticatiefout van de bewegingsopnemer;
  - niet-geautoriseerde wijziging van de bewegingsopnemer;
  - niet-geautoriseerde opening van de behuizing;
  - onderbreking in de stroomvoorziening;
  - fout in de opnemer.
- 4.20 Achteraf valt moeilijk vast te stellen of een manipulatievoorziening is gebruikt en vervolgens weer is verwijderd. Een controle van de *Events & Faults Data File* kan echter onverklaarbare stroomonderbrekingen aan het licht brengen. Een studie van het gedetailleerde snelheidsspoor kan dan weer abnormale afwijkingen van het snelheidssignaal aan het licht brengen. Onrealistische vertragingen of versnellingen kunnen wijzen op het aan- of uitschakelen van een manipulatievoorziening.
- 4.21 De werkplaatsen moeten in alle omstandigheden de print-out bij het inspectieverslag of register voegen (zie hoofdstuk 4) en, waar nodig, verwijzen naar gegevens die zijn gedownload met behulp van de werkplaatskaart.

- 4.22 De werkplaatsen moeten in alle omstandigheden de print-out bij het inspectieverslag of register voegen (zie hoofdstuk 4) en, waar nodig, verwijzen naar gegevens die zijn gedownload met behulp van de werkplaatskaart.
- 4.23 Het verdient ook aanbeveling dat bestuurders het eventueel door een werkplaats afgegeven certificaat van niet downloadbaarheid bij zich houden voor het geval ze later worden gecontroleerd wanneer ze gebruik maken van een voertuig met een slecht werkende digitale tachograaf. Wanneer de bestuurder van voertuig verandert, verdient het voorts aanbeveling dat deze certificaten bij het voertuig blijven tot het ogenblik waarop de vervoersonderneming het certificaat in ontvangst kan nemen in het kader van hun algemene registratieverplichtingen en het apparaat kan laten herstellen.

#### D Controle van de koppeling tussen de bewegingsopnemer en de voertuigunit

- 4.24 Als wordt vastgesteld dat de in het vorige punt beschreven gegevens zich sinds de laatste inspectie hebben voorgedaan, moet de werkplaats een vergelijking maken tussen de identificatiegegevens van de op de versnellingsbak aangesloten bewegingsopnemer en de in de voertuigunit opgeslagen gegevens van de gekoppelde bewegingsopnemer.
- 4.25 Door gebruik te maken van een referentiekabel kan op doeltreffende wijze worden gecontroleerd op bepaalde types manipulatievoorzieningen in het voertuig zijn geïnstalleerd. De referentiekabel wordt langs de ene zijde op de achterkant van de voertuigunit aangesloten en langs de andere zijde op de bewegingsopnemer. Als de bewegingsopnemer in de versnellingsbak niet op de voertuigunit is aangesloten, geeft dit aanleiding tot een „fout in de bewegingsgegevens” of fout in de opnemer. Dit wijst erop dat een manipulatievoorziening in het voertuig is geïnstalleerd. In dat geval moet het voertuig worden gecontroleerd op verborgen voorzieningen.
- 4.26 Bij wijze van alternatief kan tijdens een controle de bewegingsopnemer worden losgekoppeld en verwijderd. Wanneer niet met de digitale tachograaf is geknoeid, zal een foutmelding verschijnen (geen bewegingsopnemer). Wanneer deze foutmelding niet verschijnt, wijst dit erop dat een andere, verborgen bewegingsopnemer of andere elektronische manipulatievoorziening in het voertuig aanwezig is.
- 4.27 Er zij op gewezen dat, alvorens de techniek van de referentiekabel toe te passen, technici (of met controle belaste ambtenaren) in de werkplaats hun werkplaatskaart (of controlekaart) in de tachograaf moeten invoeren om een verklaring te krijgen van de reden waarom de „onderbreking van de stroomvoorziening” zich heeft voorgedaan en is geregistreerd in de *Events & Faults file* van de voertuigunit. Wanneer zij dit niet doen, kan dit bij een latere inspectie vermoedens doen rijzen dat de bestuurder of exploitant geprobeerd heeft de beveiliging van de bewegingsopnemer te kraken.
- 4.28 Bij wijze van alternatief – maar dit is niet altijd mogelijk – kunnen de markeringen op de bewegingsopnemer van de versnellingsbak worden vergeleken met de identificatiegegevens van de aan de voertuigunit gekoppelde bewegingsopnemer. Daartoe moeten werkplaatsen de volgende acties ondernemen:
- een vergelijking van de informatie op het installatieplaatje met de in de voertuigunit opgeslagen informatie. Wanneer wordt vastgesteld dat deze informatie niet overeenstemt, worden de handhavingsautoriteiten van de lidstaat op de hoogte gebracht en wordt het incident vermeld in het inspectieverslag en in het inspectieregister;
  - een vergelijking van het identificatienummer van de bewegingsopnemer, dat op de behuizing van de opnemer is gedrukt, en de informatie die in de voertuigunit is opgeslagen. Indien nodig kan een elektronisch hulpmiddel worden gebruikt om de elektronische identificatie van de bewegingsopnemer te controleren. Als de identificatienummers niet overeenstemmen, mag worden aangenomen dat het voertuig is uitgerust met een manipulatievoorziening. De handhavingsautoriteiten van de lidstaat worden dan op de hoogte gebracht en het incident wordt vermeld in het inspectieverslag en het inspectieregister.

#### E Bijzondere procedures ten gevolge van wegcontroles

- 4.29 Met controle belaste ambtenaren kunnen een verdacht voertuig doorverwijzen naar een werkplaats. In dat geval moeten de met controle belaste ambtenaren de werkplaatsen en installateurs de opdracht geven eerst alle gegevensbestanden van de voertuigunit te downloaden. Dit omvat de *Overview File*, de *Detailed Speed File*, de *Technical File* en de *Events & Faults File*. Deze bestanden moeten vergezeld gaan van de passende digitale handtekening.
- 4.30 De geregistreerde gegevens moeten volledig worden gecontroleerd, ook met technische middelen (referentiekabel, controle van de zegels enz.).
- 4.31 Wanneer ernstige inconsistenties worden vastgesteld, zonder dat een manipulatievoorziening wordt ontdekt, mag daaruit worden besloten dat een manipulatievoorziening is gebruikt en daarna is verwijderd. In dat geval moet de met controle belaste ambtenaar dit melden aan het orgaan voor de coördinatie van handhavingsacties, overeenkomstig artikel 2 van Richtlijn 2006/22/EG, en/of, wanneer het voertuig in een andere lidstaat is geregistreerd, het orgaan voor intracommunautaire contacten, overeenkomstig artikel 7 van die zelfde richtlijn. Dit kan aanleiding geven tot verdere controles van het voertuig of de onderneming.

### Hoofdstuk 5: Verslag en audit van werkplaatsen

- 5.1 Werkplaatsen moeten een inspectieverslag opstellen van elke inspectie van een afzonderlijk voertuig met een te inspecteren controleapparaat aan boord, ongeacht of het om een periodieke inspectie gaat om een inspectie die op specifiek verzoek van de nationale bevoegde autoriteit is uitgevoerd. Ze moeten ook een register van alle inspectieverslagen bijhouden.
- 5.2 Het inspectieverslag moet gedurende minstens twee jaar na het opstellen ervan in de werkplaats worden bewaard en op verzoek van de nationale bevoegde autoriteit moet de werkplaats alle inspectie- en kalibreringsverslagen voor die periode ter beschikking stellen.
- 5.3 Bevindingen van gemachtigde werkplaatsen (verbroken, beschadigde of ontbrekende zegels; ontbrekende plaatjes; onvolledige informatie of niet-overeenstemming tussen de in de voertuigunit en de in de bewegingsopnemer opgeslagen informatie; het ontdekken van manipulatievoorzieningen; kopieën van print-outs van de *Events & Faults File* en alle andere relevante print-outs) moeten worden opgenomen in de regelmatige verslaggeving. De bevoegde autoriteiten van de lidstaten worden aangemoedigd erop toe te zien dat dit inderdaad gebeurt.
- 5.4 Wanneer werkplaatsen geen volledige inspectieverslagen opstellen, wordt dit door de lidstaten beschouwd als een inbreuk op de regels en kan dit aanleiding geven tot het intrekken van de machtiging van de desbetreffende werkplaatsen.
- 5.5 De lidstaten moeten minstens om de twee jaar een audit van de inspectieverslagen en registers van de werkplaatsen uitvoeren. Dergelijke audits kunnen bestaan uit een willekeurige controle van verslagen van inspecties en kalibreringen van digitale tachografen. Ook de werkplaatskaarten kunnen worden gecontroleerd en kunnen regelmatig worden gedownload om te vermijden dat gegevens verloren gaan of worden overschreven.

#### SAMENVATTING

##### HET VOORKOMEN VAN FRAUDE MET DIGITALE TACHOGRAFEN TIJDENS DE INSPECTIE IN EEN WERKPLAATS

De lidstaten moeten ervoor zorgen dat het personeel dat regelmatige controles van werkplaatsen uitvoert, goed is opgeleid en toegang heeft tot alle apparatuur die nodig is om gegevens te downloaden en bepaalde specifieke tests uit te voeren.

Wanneer een manipulatievoorziening is ontdekt, moeten de bevoegde autoriteiten hun werkplaatsen de opdracht geven een digitale tachograaf niet opnieuw te verzegelen zolang die voorziening niet is verwijderd en de tachograaf volledig opnieuw is gekalibreerd, zodat hij correct gegevens registreert. De werkplaatsen moeten ook de opdracht krijgen van hun bevoegde autoriteit om het installatieplaatje te verwijderen.

De inspecties door werkplaatsen kunnen het volgende omvatten:

- fysieke controles van de zegels, de installatie en de fabrikantenplaatjes;
- een analyse van de gedownloadte gegevensbestanden, met name de *Events & Faults File*;
- voor zover van toepassing: een test met de techniek van de referentiekabel.

De werkplaatsen moeten in hun inspectieverslagen melding maken van ontbrekende of beschadigde zegels en print-outs van de gedownloadte bestanden bij het verslag voegen. De inspectieverslagen moeten gedurende twee jaar ter beschikking van de nationale autoriteiten worden gesteld.

De regelmatige controles van werkplaatsen door lidstaten moeten een audit van de inspectieprocedures omvatten, inclusief een willekeurige controle van inspectieverslagen.

De lidstaten moeten erop toezien dat de werkplaatsen de bevoegde autoriteit in kennis stellen van ontdekte manipulatievoorzieningen of inconsistenties die erop wijzen dat een manipulatievoorziening is gebruikt en vervolgens is verwijderd.

Wanneer het voertuig in een andere lidstaat is geregistreerd, moeten de lidstaten dit melden aan het orgaan voor de coördinatie van handhavingsacties met het oog op verder onderzoek van het voertuig of de onderneming.

**Hoofdstuk 6: Slotbepalingen**

- 6.1 Het opsporen en voorkomen van het gebruik van toestellen om fraude te plegen met het tachograafstelsel is een continu proces dat constante waakzaamheid vereist. Naarmate de technologie evolueert, evolueren ook de methoden om fraude te plegen. Om dit te voorkomen moet iedereen die bij de beveiliging van het tachograafstelsel is betrokken, namelijk met controle belaste ambtenaren, gemachtigde werkplaatsen en installateurs of legitieme exploitanten die de wet respecteren, hun rol spelen.
  - 6.2 Op nationaal niveau moeten de lidstaten worden aangemoedigd om zoveel mogelijk informatie te verzamelen, om hun eigen strategieën te ontwikkelen om bedreigingen af te wenden, en om dergelijke informatie te delen. Nieuwe of alternatieve manieren om fraude te plegen met het stelsel moeten onder de aandacht van de Commissie worden gebracht.
  - 6.3 Op het niveau van de Gemeenschap zal de Commissie de situatie blijven volgen, de regels blijven toepassen en de steun en medewerking van alle lidstaten en belanghebbenden uit de sector blijven nastreven.
-