

GEMENSAM STÅNDPUNKT (EG) nr 5/98

antagen av rådet den 11 december 1997

inför antagandet av rådets förordning (EG) nr .../98 om ändring av förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och direktiv 88/599/EEG om enhetligt förfarande vid kontroll av förordningarna (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85

(98/C 43/02)

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 75.1 c och 75.1 d i detta,

med beaktande av kommissionens förslag ⁽¹⁾,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽²⁾,

i enlighet med förfarandet i artikel 189c i fördraget ⁽³⁾, och

med beaktande av följande:

1. I rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter ⁽⁴⁾ fastställs ett antal bestämmelser om konstruktion, installation, användning och provning av färdskrivare vid vägtransporter.
2. Erfarenheten har visat att det ekonomiska och konkurrensmässiga trycket på vägtransportsektorn har gjort att vissa förare anställda av transportföretag inte iakttar vissa regler, särskilt i fråga om kör- och vilotider, fastställda genom förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter ⁽⁵⁾.
3. Överträdelser och bedrägerier av detta slag är ett hot mot trafiksäkerheten och är av konkurrensskäl

oacceptabla för de förare som respekterar reglerna.

4. Automatisk registrering och regelbunden kontroll, som utförs både av företaget och av de behöriga myndigheterna, som rör uppgifter om förarens prestationer och uppförande men också om fordonets rörelse, såsom hastighet och tillryggalagd körsträcka, är sådant som kan förbättra trafiksäkerheten.
5. Gemenskapens sociala bestämmelser innehåller vissa krav i fråga om kör- och vilotid per dag och per tvåveckorsperiod; det är svårt att kontrollera efterlevnaden av dessa bestämmelser eftersom uppgifterna för närvarande registreras på flera diagramblad, vilka i sig utgör den enda dokumentationen, och dessa omfattar innevarande vecka och sista dagen i föregående vecka och skall förvaras i förarhytten.
6. För att således stävja de vanligaste missbruk som det nuvarande systemet ger utrymme för är det nödvändigt att införa ny modern utrustning, som färdskrivare med en enhet för elektronisk lagring av relevant information samt ett personligt förarkort, avsedd att säkerställa tillgänglighet, klarhet, läsbarhet, utskrift och pålitlighet hos de registrerade uppgifterna samt åstadkomma en obestridlig kartläggning av dels förarens verksamhet under de senaste dagarna, dels fordonets verksamhet under flera månader.
7. En total säkerhet hos systemet och dess delar är nödvändig för att färdskrivaren skall vara effektiv.
8. Föreskrifter bör fastställas för hur förarkorten skall utfärdas och användas.

⁽¹⁾ EGT C 243, 31.8.1994, s. 8 och EGT C 370, 31.12.1985, s. 1.

⁽²⁾ Yttrandet avgivet den 22 februari 1995 (EGT C 110, 21.4.1995, s. 19).

⁽³⁾ Europaparlamentets yttrande av den 13 juli 1995 (EGT nr C 249, 25.9.1995, s. 128), rådets gemensamma ståndpunkt av den 11 december 1997 och Europaparlamentets beslut av den ... (ännu ej offentliggjort i EGT).

⁽⁴⁾ EGT L 370, 31.12.1985, s. 8. Förordningen senast ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 1056/97 (EGT nr L 154, 12.6.1997, s. 21).

⁽⁵⁾ EGT L 370, 31.12.1985, s. 1.

9. Uppgifterna om förarnas verksamhet bör kontrolleras av förarna själva, av de företag där de är anställda samt av medlemsstaternas behöriga myndigheter; dock skall föraren och företaget endast ha tillgång till de uppgifter som behövs för att de skall kunna sköta sina respektive uppgifter.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Förordning (EEG) nr 3821/85 ändras på följande sätt:

10. Sådana färdskrivare som avses i denna förordning bör installeras i fordon som tas i bruk för första gången efter det att de tekniska specifikationerna, av vilka en del har definierats av kommissionen, enligt det kommittéförfarande som anges i artikel 18 i förordning (EEG) nr 3821/85, har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*; en övergångsperiod är nödvändig för att säkerställa att de nya färdskrivarna tillverkas i enlighet med de tekniska specifikationerna och att de får EG-typgodkännande.
11. Det är önskvärt att de färdskrivare som anges i bilaga I B även till en rimlig kostnad kan utvidga ledningsfunktionerna för fordonsparken.
12. I enlighet med subsidiaritetsprincipen krävs det en gemenskapsåtgärd för att ändra förordning (EEG) nr 3821/85 i syfte att garantera dels att färdskrivarna enligt bilaga I B är förenliga med minneskortet, dels att de uppgifter som fås från sådana färdskrivare som uppfyller kraven i bilagorna I och I B är enhetligt utformade.
13. Den tekniska utvecklingen gör det nödvändigt att snabbt anpassa specifikationerna i bilagorna till denna förordning; man skall, för att underlätta genomförandet av de nödvändiga åtgärderna, föreskriva att den tekniska anpassningen av dessa bilagor godkänns av kommissionen i enlighet med det kommittéförfarande som anges i rådets beslut 87/373/EEG av den 13 juli 1987 om närmare villkor för utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter ⁽¹⁾.
14. Införande av en ny färdskrivare medför ändring av vissa bestämmelser i direktiv 88/599/EEG ⁽²⁾ om tillämpning av förordningarna (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85.

1. I artikel 1 ersätts orden "och dess bilagor I och II" med "och dess bilagor I eller I B och II".
2. I artiklarna 4, 6, 7, 8, 9 och 11 och i artikel 15.1 och 15.2 första stycket följs hänvisningen till diagrambladen varje gång av orden "eller förarkort".

3. I artikel 5 ersätts första stycket med styckena i följande text:

"En medlemsstat skall bevilja EG-typgodkännande för varje typ av färdskrivare eller diagramblad eller förarkort som uppfyller de i bilaga I eller I B fastställda kraven, förutsatt att medlemsstaten kan kontrollera att de tillverkade enheterna överensstämmer med den godkända prototypen.

Systemets säkerhet skall överensstämma med de tekniska föreskrifterna i bilaga I B. Kommissionen skall i enlighet med det förfarande som anges i artikel 18 övervaka att det i denna bilaga föreskrivs att EG-typgodkännande endast kan ges för färdskrivare om hela systemet (själva färdskrivaren, förarkortet och den elektriska anslutningen till växel-lådan) har visat sig kunna stå emot försök till manipulering eller ändring av uppgifterna om körtider. De provningar som fordras för detta ändamål skall utföras av experter som är insatta i den nyaste tekniken för sådan manipulering."

4. I artikel 12:

a) Punkt 2 ersätts med följande text:

"2. En godkänd montör eller verkstad skall förse sina plomberingar med ett särskilt märke och dessutom föra in de elektroniska säkerhetsuppgifter som gör det möjligt att genomföra äkthetskontroller av färdskrivarna i enlighet med bilaga I B. Varje medlemsstats behöriga myndigheter skall föra ett register över de märken och elektroniska säkerhetsuppgifter som används."

b) I punkt 3 läggs orden "och elektroniska säkerhetsuppgifter" till efter ordet "märken".

⁽¹⁾ EGT L 197, 18.7.1987, s. 33.

⁽²⁾ EGT L 325, 29.11.1988, s. 55.

- c) I punkt 4 ersätts hänvisningen till "i bilaga I" med en hänvisning till "i bilagorna I och I B".

5. Artikel 13 ersätts med följande text:

"Artikel 13

Arbetsgivaren och förarna skall övervaka att färdskrivaren och, om föraren ombeds att köra ett fordon som är utrustat med en färdskrivare i överensstämmelse med bilaga I B, förarkortet fungerar på rätt sätt och används rätt."

6. I artikel 14:

- a) Punkt 1 ersätts med följande text:

"1. Arbetsgivaren skall lämna ut ett tillräckligt antal diagramblad till förarna av fordon som är utrustade med en färdskrivare i överensstämmelse med bilaga I och därvid beakta dessa blads personliga karaktär, transportuppdragets varaktighet samt eventuellt behov av att ersätta blad som är skadade eller som har tagits ut av den behörige kontrolltjänstemannen. Arbetsgivaren skall endast tillhandahålla typgodkända blad, lämpliga för användning i den i fordonet installerade utrustningen.

Om fordonet är utrustat med en färdskrivare i överensstämmelse med bilaga I B skall arbetsgivaren och föraren övervaka att, med beaktande av transportuppdragets varaktighet, utskrift på begäran i enlighet med bilaga I B kan utföras på rätt sätt vid kontroll."

- b) Följande punkter läggs till:

"3. Det förarkort som avses i bilaga I B skall på förarens begäran utfärdas av behörig myndighet i den medlemsstat där föraren har sitt normala hemvist.

En medlemsstat får kräva att varje förare som är underkastad bestämmelserna i förordning (EEG) nr 3820/85 och som har sitt normala hemvist på dess territorium skall inneha förarkort.

- a) I denna förordning avses med *normalt hemvist* den plats där en person normalt vistas, dvs. under minst 185 dagar varje kalenderår till följd av personlig och yrkesmässig anknytning eller, om personen saknar yrkesmässig anknytning, till följd av personlig anknytning, som präglas av nära band mellan personen och platsen där han bor.

Normalt hemvist för en person vars yrkesanknytning finns på en annan plats än den där han har sin personliga anknytning, och som därför växelvis bor på olika platser i två eller flera medlemsstater, anses vara den plats där han har sin personliga anknytning, om han återvänder dit regelbundet. Detta senare villkor är inte nödvändigt om personen i fråga uppehåller sig i en medlemsstat för att utföra ett tidsbestämt uppdrag.

- b) Förarna skall ha med sig någon handling som bevisar var de har sitt normala hemvist, t.ex. identitetskort eller annan giltig handling.

- c) De myndigheter i medlemsstaten som är behöriga att utfärda förarkort får begära ytterligare upplysningar eller bevis om de tvivlar på giltigheten i de uppgifter om normalt hemvist som lämnas i enlighet med punkt b eller om det behövs i samband med vissa särskilda kontroller.

4. a) Den behöriga myndigheten i medlemsstaten skall utforma förarkortet i enlighet med bestämmelserna i bilaga I B.

Förarkortets giltighetstid får inte överstiga fem år.

Föraren får inneha endast ett kort. Han får endast använda sitt eget personliga kort. Han får inte använda kort som är skadat eller vars giltighet har gått ut.

När ett nytt kort utfärdas till föraren som ersättning för det gamla, skall det nya kortet vara försett med samma utfärdandenummer men indexnumret skall höjas med en enhet. Den myndighet som utfärdar kortet skall hålla ett register över försvunna eller skadade kort.

Om förarkortet skadas, inte fungerar på fullgott sätt, förkommer eller stjäls, skall myndigheten tillhandahålla ett ersättningskort inom en frist om fem arbetsdagar efter det att den har erhållit en fullständig ansökan därom.

Vid ansökan om förnyelse av ett kort vars giltighetstid är på väg att gå ut skall myndigheten tillhandahålla ett nytt kort före giltighetstidens utgång om en sådan ansökan har inkommit till myndigheten inom den frist som föreskrivs i artikel 15.1 andra stycket.

- b) Förarkort skall enbart utfärdas för förare som omfattas av bestämmelserna i förordning (EEG) nr 3820/85.

- c) Förarkortet är personligt. Det kan under sin giltighetsperiod inte bli föremål för återkallelse eller indragning av någon anledning, såvida inte den behöriga myndigheten i en medlemsstat konstaterar att kortet har förfalskats, att föraren använder ett kort som han inte är innehavare av eller att det innehavda kortet erhållits på grund av oriktiga uppgifter och/eller falska handlingar. Om ovannämnda indragnings- eller återkallelseåtgärder vidtas av en annan medlemsstat än den som har utfärdat kortet, skall denna medlemsstat återsända kortet till myndigheterna i den medlemsstat som har utfärdat det och ange skälen för återlämnandet.

- d) De förarkort som har utfärdats av medlemsstaterna skall erkännas ömsesidigt.

När innehavaren av ett giltigt förarkort utfärdat av en medlemsstat har etablerat sitt normala hemvist i en annan medlemsstat får han begära att hans kort skall bytas ut mot ett motsvarande förarkort; det åligger den medlemsstat som genomför utbytet att vid behov kontrollera att det uppvisade kortet verkligen fortfarande är giltigt.

De medlemsstater som genomför ett utbyte skall återsända det gamla kortet till myndigheterna i den medlemsstat som har utfärdat det och ange anledningarna till utbytet.

- e) När en medlemsstat ersätter eller byter ut ett förarkort skall ersättningen eller utbytet, och varje ytterligare ersättning eller förnyelse, registreras i den medlemsstaten.
- f) Medlemsstaterna skall vidta alla de åtgärder som är nödvändiga för att undvika varje risk för förfalskning av förarkorten.

5. Medlemsstaterna skall övervaka att de uppgifter som är nödvändiga för att kontrollera efterlevnaden av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 och rådets direktiv 92/6/EEG av den 10 februari 1992 om montering och användning av hastighetsbegränsande anordningar i vissa kategorier av motorfordon inom gemenskapen (*), och som registreras av färdskrivare i enlighet med bilaga I B i denna förordning,

bevaras i dataminnen under minst 365 dagar efter den dag då de registrerades och kan göras tillgängliga enligt villkor som garanterar dessa uppgifters säkerhet och exakthet.

(*) EGT L 57, 2.3.1992, s. 27.”.

7. I artikel 15:

a) Punkt 1:

— Följande stycke införs efter första stycket:

”När föraren önskar förnya sitt förarkort, skall han ansöka om detta hos behöriga myndigheter i den medlemsstat där han har sitt normala hemvist senast femton arbetsdagar innan kortet upphör att gälla.”.

— Följande stycke läggs till efter tredje stycket:

”Om förarkortet skadas, inte fungerar på fullgott sätt, förkommer eller stjäls skall föraren inom sju kalenderdagar ansöka om ett ersättningskort hos behöriga myndigheter i den medlemsstat där han har sitt normala hemvist.”.

b) Punkt 4 ersätts med följande:

”4. En medlemsstat får tillåta att alla de tidskategorier som avses i punkt 3 andra strecksatsen b och c registreras under tecknet $\square$ för de fordon som är registrerade i den staten.”.

c) Följande punkt läggs till:

”5a. Föraren skall på färdskrivaren föra in symbolen för det land där han börjar och det där han slutar sin dagliga arbetsperiod i överensstämmelse med bilaga I B. En medlemsstat kan emellertid ålägga förare av fordon som utför en transport inom dess territorium att lägga till mer detaljerade geografiska upplysningar till symbolen för landet, om denna medlemsstat har underlåtit kommissionen om dessa före den 1 april 1998 och deras antal inte överstiger 20.

Inmatningen av ovan nämnda uppgifter skall aktiveras av föraren och kan ske antingen helt manuellt eller automatiskt om färdskrivaren är kopplad till ett system för satellitbaserad positionsangivelse.”.

- d) Under punkt 6 första stycket ersätts ordet "Färdskrivaren" i början av meningen med "Färdskrivaren enligt bilaga I".

utskrifter förfalskas, görs oåtkomliga eller förstörs. Fordonet får inte ha någon utrustning som gör det möjligt att utföra ovan nämnda manipulationer."

- e) Punkt 7 ersätts med följande:

"7. Föraren av ett fordon utrustat med färdskrivare i överensstämmelse med bilaga I skall alltid på kontrolltjänstemans begäran kunna visa upp följande:

- Diagramblad för innevarande vecka och under alla omständigheter bladet för den sista dag som föraren kört under föregående vecka.
- Förarkortet om föraren innehar ett sådant.
- Utskrifterna från den färdskrivare som anges i bilaga I B, om föraren har kört ett fordon utrustat med en sådan färdskrivare under den period som anges i första strecksatsen.

Föraren av ett fordon utrustat med färdskrivare i överensstämmelse med bilaga I B skall alltid på kontrolltjänstemans begäran kunna visa upp följande:

- Sitt förarkort.
- Diagramblad för samma period som anges i första stycket första strecksatsen om han under denna period har kört ett fordon utrustat med färdskrivare i överensstämmelse med bilaga I.

En behörig tjänsteman får kontrollera att förordning (EEG) nr 3820/85 efterlevs genom att analysera diagrambladen, visade eller utskrivna uppgifter som har registrerats av färdskrivaren eller förarkortet, och i brist på sådana, genom att analysera andra handlingar som kan styrka att bestämmelserna i artikel 16.2 och 16.3 inte efterlevs."

- f) Följande punkt läggs till:

"8. Det är förbjudet att förfalska, utplåna eller förstöra uppgifterna på diagrambladet, uppgifterna som lagras i färdskrivaren eller på förarkortet samt utskrifter från den färdskrivare som anges i bilaga I B. Det är också förbjudet att manipulera färdskrivaren, diagrambladet eller förarkortet så att registrerade uppgifter och/eller

8. I artikel 16:

- a) Punkt 2 ersätts med följande:

"2. När en färdskrivare är ur funktion eller inte fungerar på fullgott sätt, skall föraren på diagrambladet eller diagrambladen eller på ett annat blad som skall antingen fästas vid diagrambladet eller bifogas förarkortet, föra in uppgifterna för de olika tidsperioder som inte registrerats eller skrivits ut på rätt sätt av färdskrivaren.

Om kortet förkommer, stjäls, förstörs eller inte fungerar på fullgott sätt skall föraren vid slutet av resan skriva ut uppgifterna för de olika tidsperioder som har registrerats av färdskrivaren och i det utskrivna dokumentet föra in de uppgifter som gör det möjligt att identifiera honom (förarkortets utfärdandenummer och/eller namn och/eller numret på körkortet) och underteckna det."

- b) Följande punkt läggs till:

"3. Om kortet förstörs eller inte fungerar på fullgott sätt, skall föraren återlämna det till den behöriga myndigheten i den medlemsstat där han har sitt normala hemvist. Om förarkortet stjäls skall föraren anmäla stölden i vederbörlig ordning till de behöriga myndigheterna i den stat där stölden har skett.

Om förarkortet förkommer skall förlusten i vederbörlig ordning anmälas till både de behöriga myndigheterna i den stat som har utfärdat kortet och till myndigheterna i den medlemsstat där föraren har sitt normala hemvist, om det rör sig om olika myndigheter.

Föraren får fortsätta att köra sitt fordon utan eget förarkort under högst 15 kalenderdagar, eller under en längre period om detta är nödvändigt för att göra det möjligt att återföra fordonet till den plats där företaget är beläget, förutsatt att föraren kan styrka att det är omöjligt att visa eller använda kortet under denna period.

Om myndigheterna i den medlemsstat där föraren har sitt normala hemvist är andra än de som har utfärdat hans förarkort och dessa ombeds förnya, ersätta eller byta ut detta, skall de informera de myndigheter som har utfärdat det gamla kortet om skälen för att kortet förnyas, ersätts eller byts ut."

9. Artikel 17 ersätts med följande text:

”Artikel 17

1. De ändringar som behövs för att anpassa bilagorna till den tekniska utvecklingen skall göras i enlighet med förfarandet i artikel 18.

2. De tekniska specifikationerna för följande punkter i bilaga I B skall antas snarast och om möjligt före den 1 juli 1998 enligt samma förfarande:

a) Kapitel II

- punkt d 17:
visning och utskrift av färdskrivarens fel,
- punkt d 18:
visning och utskrift av förarkortets fel,
- punkt d 21:
visning och utskrift av sammanfattande rapporter.

b) Kapitel III

- punkt a 6.3:
normer för skydd av elektronik i fordon mot elektrisk interferens och magnetfält,
- punkt a 6.5:
skydd för (säkerhet för) hela systemet,
- punkt c 1:
en varningssignal när färdskrivaren inte fungerar,
- punkt c 5:
typ av varningssignaler,
- punkt f:
största tillåtna toleranser.

c) Kapitel IV, punkt A

- punkt 4:
standarder,
- punkt 5:
säkerhet, inbegripet skydd för uppgifter,
- punkt 6:
temperaturintervall,
- punkt 8:
gränsvärden för elektricitet,

- punkt 9:
förarkortets logiska struktur,
 - punkt 10:
funktioner och kommandon,
 - punkt 11:
datafiler,
- och kapitel IV, punkt B.

d) Kapitel V:

skrivare och standardutskrifter.”.

10. Artikel 18 ersätts med följande text:

”Artikel 18

1. När förfarandet i denna artikel skall tillämpas, skall kommissionen biträdas av en kommitté som skall bestå av företrädare för medlemsstaterna och ha en företrädare för kommissionen som ordförande.

2. Kommissionens företrädare skall förelägga kommittén ett förslag till åtgärder. Kommittén skall yttra sig över förslaget inom den tid som ordföranden bestämmer med hänsyn till hur brådskande frågan är. Den skall fatta sitt beslut med den majoritet som enligt artikel 148.2 i fördraget skall tillämpas vid beslut som rådet skall fatta på förslag av kommissionen. Medlemsstaternas röster skall vägas enligt bestämmelserna i samma artikel. Ordföranden får inte rösta.

3. a) Kommissionen skall själv anta förslaget om det är förenligt med kommitténs yttrande.

b) Om förslaget inte är förenligt med kommitténs yttrande eller om inget yttrande avges, skall kommissionen utan dröjsmål föreslå rådet vilka åtgärder som skall vidtas. Rådet skall fatta sitt beslut med kvalificerad majoritet.

Om rådet inte har fattat något beslut inom tre månader från det att förslaget mottagits, skall kommissionen själv besluta att de föreslagna åtgärderna skall vidtas.”.

11. Bilaga I B till bilagan till denna förordning läggs till.

Artikel 2

1. a) De fordon som för första gången tas i bruk mer än två år efter offentliggörandet i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* av den rättsakt som skall antas med stöd av artikel 17.1 i förordning (EEG) nr 3821/85, i dess lydelse enligt denna förordning, skall vara utrustade med en färdskrivare i överensstämmelse med föreskrifterna i bilaga I B i nämnda förordning.

b) Från och med den dag då bestämmelserna i punkt a ovan träder i kraft skall för fordon som används för persontransporter och som utöver förarsätet har fler än åtta sittplatser och vilkas högsta vikt överstiger 10 ton, och för fordon som används för godstransporter vilkas högsta vikt överstiger 12 ton, och som är registrerade för första gången från och med den 1 januari 1996, i den mån som överföringen av signaler försiggår helt på elektrisk väg till den färdskrivare de är utrustade med, bestämmelserna i bilaga I B i nämnda förordning tillämpas när färdskrivaren i fråga skall ersättas.

2. Medlemsstaterna skall vidta nödvändiga åtgärder för att kunna utfärda förarkort senast 21 månader efter det att den i punkt 1 a nämnda rättsakten har offentliggjorts.

3. Om det tolv månader efter dagen för offentliggörandet av den i punkt 1 nämnda rättsakten inte har beviljats något EG-typgodkännande för en färdskrivare som överensstämmer med föreskrifterna i bilaga I B i nämnda förordning, skall kommissionen förelägga rådet i förslag om att förlänga de i punkterna 1 och 2 föreskrivna fristerna.

4. De förare som före den dag som anges i punkt 2 framför ett fordon utrustat med en färdskrivare i överensstämmelse med föreskrifterna i bilaga I B i nämnda förordning och för vilka de behöriga myndigheterna ännu inte har kunnat utfärda förarkort skall, efter den dagliga arbetstidens slut, skriva ut uppgifter om de tidsperioder som registrerats av färdskrivaren och till utskriften föra över de uppgifter som gör det möjligt att identifiera dem (namn och/eller körkortsnummer) och underteckna den.

Artikel 3

Direktiv 88/599/EEG ändras på följande sätt:

1. Artikel 3.2 ersätts med följande text:

”2. Vägkontroller skall avse följande:

— Dagliga körperioder, raster och dygnsvila. Vid klara tecken på regelbrott skall kontrollerna också gälla de diagramblad för de föregående dagarna som skall finnas i fordonet i enlighet med artikel 15.7 i förordning (EEG) nr 3821/85, i dess lydelse enligt förordning (EG) nr .../98 (*), och/eller uppgifter för samma period lagrade på förarkortet och/eller i färdskrivarens dataminne enligt bilaga I B.

— I förekommande fall och under den period som avses i artikel 15.7 i förordning (EEG) nr 3821/85, fordonets eventuella öveskridande av den tillåtna hastigheten, uttryckt som varje period längre än en minut under vilken fordonets hastighet överskrider 90 km/h för fordon i kategori N₃ eller 105 km/h för fordon i kategori M₃, varvid kategorierna N₃ och M₃ skall förstås så som de definieras i bilaga I till direktiv 70/156/EEG (**).

— I förekommande fall fordonets momentana hastigheter, registrerade av färdskrivaren under högst de senaste 24 timmarnas körning.

— I förekommande fall senaste veckovila.

— Färdskrivarens riktiga funktion (kontroll av eventuellt missbruk av skrivare och/eller förarkort och/eller diagramblad) eller, i förekommande fall, de handlingar som avses i artikel 14.5 i förordning (EEG) nr 3820/85.

(*) Rådets förordning (EG) nr .../98 av den ... om ändring av förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och direktiv 88/599/EEG om förfarandet vid tillämpning av förordningarna (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85 (EGT L ...).

(**) Rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon (EGT L 42, 23.2.1970, s. 1). Direktivet senast ändrat genom direktiv 97/27/EG (EGT L 233, 25.8.1997, s. 1).”.

2. Artikel 4.3 ersätts med följande text:

”3. Enligt denna artikel skall kontroller som genomförs hos de behöriga myndigheterna i deras egna lokaler på grundval av dokument och/eller uppgifter

som överlämnats av företag på nämnda myndigheters begäran anses likvärdiga med sådana kontroller som utförs i företagens lokaler.”.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i . . .

Artikel 4

Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

På rådets vägnar

Ordförande

BILAGA

”BILAGA I B

KRAV I FRÅGA OM KONSTRUKTION, PROVNING, INSTALLATION OCH BESIKTNING

I. DEFINITIONER

I denna bilaga används följande beteckningar med de betydelser som här anges:

a) **färdskrivare:**

all utrustning avsedd att installeras i vägfordon med uppgift att visa, registrera och automatiskt eller halvautomatiskt lagra detaljerad information om fordonens förflyttningar och om förarnas arbetspass. Denna utrustning innefattar kablar, sensorer, en elektronisk anordning för förarinformation, en (två) kortläsare där ett eller två förarkort med minne kan sättas in, en inbyggd eller en fristående skrivare, display, möjlighet att överföra uppgifter, möjlighet att visa och skriva ut information på begäran och möjlighet att mata in uppgifter om platserna där den dagliga arbetsperioden börjar och slutar.

b) **dataminne:**

ett elektroniskt lagringssystem som är inbyggt i färdskrivaren och som kan lagra minst 365 kalenderdagar från färdskrivaren. Dataminnet skall vara skyddat på ett sådant sätt att otillåten tillgång för obehörig tredje man förbjuds, att manipulering av information hindras och att alla sådana försök upptäcks.

c) **förarkort (med minne):**

en urtagbar anordning för överföring och lagring av information som myndigheterna i varje medlemsstat tilldelar varje enskild förare i syfte att identifiera föraren och registrera viktiga uppgifter. Förarkortets (med minne) format och tekniska specifikationer skall uppfylla kraven i kapitel IV i denna bilaga.

d) **färdskrivarens konstant:**

det numeriska tecken som anger värdet för den ingående signal som krävs för att visa och registrera en tillryggalagd sträcka av en kilometer. Denna konstant skall uttryckas antingen i varv per kilometer ($k = \dots \text{ varv/km}$) eller i impulser per kilometer ($k = \dots \text{ imp/km}$).

e) **fordonets karakteristiska koefficient:**

det numeriska tecken som anger värdet för den utgående signal som skickas av den del av fordonet som förenar fordonet med färdskrivaren (växellådans utgående axel eller fordonets hjul) medan fordonet avverkar en sträcka av en kilometer under normala provningsförhållanden (se kapitel VII e). Den karakteristiska koefficienten uttrycks antingen i varv per kilometer ($w = \dots \text{ varv/km}$) eller i impulser per kilometer ($w = \dots \text{ imp/km}$).

f) **bildäckens effektiva omkrets:**

genomsnittsvärdet för de sträckor som tillryggalagts av de hjul som förflyttar fordonet (drivhjul) under loppet av ett fullt varv. Uppmätning av dessa sträckor skall ske under normala provningsförhållanden (se kapitel VII e) och uttrycks i formen: $I = \dots \text{ mm}$; i förekommande fall kan uppmätningen av dessa sträckor bygga på en teoretisk kalkyl får fördelning av högsta tillåtna axeltryck beaktas.

g) **provningskort (med minne):**

en urtagbar anordning för överföring och lagring av uppgifter, vilken används i färdskrivarens kortläsare och som myndigheterna i medlemsstaten tilldelar de organ som de godkänner. Detta kort identifierar organet och gör det möjligt att prova, kalibrera och programmera färdskrivaren.

h) kontrollkort (med minne):

en urtagbar anordning för överföring och lagring av uppgifter, vilken används i färdskrivarens kortläsare och som myndigheterna i medlemsstaten tilldelar behöriga myndigheter så att de får tillgång till de uppgifter som finns lagrade i dataminnet eller i förarkorten genom att läsa, skriva ut och/eller överföra den.

i) företagskort (med minne):

en urtagbar anordning för överföring och lagring av uppgifter, vilken myndigheterna i medlemsstaterna tilldelar ägaren av fordon utrustade med färdskrivare. Företagskortet gör det möjligt att visa, överföra och skriva ut de uppgifter som finns lagrade i den eller de färdskrivare som är installerade i företags fordon.

j) kalenderdag:

en dag som sträcker sig från kl. 0.00 till kl. 24.00. Alla kalenderdagar räknas enligt UTC-tid (Universal Time Coordinated).

k) överföring:

kopia av samtliga eller del av de uppgifter som finns lagrade i dataminnet i fordonet eller i minnet i förarkortet.

Överföringen får inte ändra eller radera lagrade uppgifter.

Överförda uppgifter skall skyddas på ett sådant sätt att försök till manipulering av informationen upptäcks; de överförda uppgifternas ursprung skall vara möjligt att bevisa.

Överförda uppgifter skall förvaras i sådant format att de kan användas av alla godkända personer.

l) identifikation av fordonet:

Nummer som möjliggör identifikation av fordonet utifrån dess identifieringsnummer (VIN) och/eller registreringsnummer (VRN).

II. FÄRDSKRIVARENS ALLMÄNNA EGENSKAPER OCH FUNKTION

Färdskrivaren skall kunna registrera, lagra, visa och skriva ut följande:

a) Registrering och lagring i dataminnet av

1. den sträcka fordonet har tillryggalagt med en tillåten avvikelse på 1 km,
2. fordonets hastighet,
 - 2.1 fordonets momentana hastighet med en mätfrekvens på en sekund under de senaste 24 timmarna som fordonet har använts,
 - 2.2 fordonets överskridande av den tillåtna hastigheten uttryckt som varje period längre än 1 minut under vilken fordonets hastighet överskridit 90 km/h för fordon i kategori N₃ eller 105 km/h för fordon i kategori M₃ (med tid, datum, högsta hastighet och genomsnittlig hastighet under denna period),
3. körtid (tider och datum) med en tillåten avvikelse på 1 minut,
4. övriga arbets- eller närvaroperioder (tider och datum) med en tillåten avvikelse på 1 minut,
5. raster och dygnsvila (tider och datum) med en tillåten avvikelse på 1 minut,
6. för elektroniska färdskrivare, dvs. utrustning som utnyttjar elektriska signaler från distans- och hastighetssensorn, varje avbrott som överstiger 100 millisekunder i strömtillförseln till färdskrivaren (med undantag av belysning) och till distans- och hastighetssensorn, med datum, tid, varaktighet och förarkortets utfärdandenummer,

7. förarkortets utfärdandenummer med datum och tider för insättning och urtagning,
8. följande information för varje förarkort som sätts in för första gången efter att ha använts i en annan färdskrivare:
 - Aktuell körtid efter den senaste rasten eller viloperioden.
 - Körtid för dagen efter den senaste viloperioden om minst 8 timmar.
 - Körtider för arbetsdagen mellan två viloperioder om minst 8 timmar för de närmast föregående 27 kalenderdagarna med datum, tid och varaktighet.
 - Total körtid för innevarande vecka och föregående vecka samt total körtid under de två föregående veckorna.
 - Viloperioder om minst 8 timmar under innevarande dag samt under de 27 föregående kalenderdagarna, i varje enskilt fall med datum, tid och varaktighet.
 - Fordonets registreringsnummer (VRN),
9. datum, tid och varaktighet för körtid när förarkortet inte satts in eller varit ur funktion,
10. registrerade uppgifter om start- och slutpunkter för den dagliga arbetsperioden.
11. automatiskt identifierbara fel i färdskrivaren med datum, tid och förarkortets utfärdandenummer,
12. fel på förarkortet med datum, tid och om möjligt, förarkortets utfärdandenummer,
13. provningskortets nummer med information från den godkände installatören eller verkstaden med datum för åtminstone den senaste besiktningen av installationen och/eller den periodiska besiktningen av färdskrivaren i enlighet med kapitel VII c och VII d,
14. kontrollkortets nummer, med datum för när kontrollkortet sattes in och vilken typ av kontroll som utförts (visning, utskrift, överföring). Om överföring har gjorts, skall den period som överförts registreras,
15. tidsinställning, med datum, tid och kortets utfärdandenummer,
16. förarstatus (ensam/flera förare — förare/hjälpförare).

b) Lagring på förarkortet av

1. de viktigaste uppgifterna om de perioder som räknas upp i punkterna a 3, 4 och 5 under en period av åtminstone de senaste 28 kalenderdagarna med angivande av det körda fordonets registreringsnummer (VRN) samt uppgifterna i punkterna a 10, 14 och 16,
2. de händelser och fel som avses i punkterna a 6, 11 och 15 med det körda fordonets registreringsnummer (VRN),
 - 2.1 datum och tid för när förarkortet sattes i respektive togs ur och den sträcka som tillryggalagts under motsvarande period,
 - 2.2 datum och tid för när hjälpförarens kort sattes in och togs ur, med angivande av kortets utfärdandenummer.
3. registreringen och lagringen på förarkortet skall göras på ett sådant sätt att varje möjlighet till manipulering av informationen hindras.

c) Registrering och lagring av uppgifter avseende två förare

För fordon som används av två förare skall körtiden enligt punkt a 3 registreras och lagras på förarkortet för den förare som kör fordonet. Utrustningen skall samtidigt men åtskilt registrera och lagra den information som anges i punkt a 4 och 5 i dataminnet och på de två förarkorten.

d) Visning och utskrift på begäran av en bemyndigad användare

1. Förarkortets utfärdandenummer och giltighetstid.
2. Efternamn och förnamn på förarkortets innehavare.
3. Aktuell körtid efter den senaste rasten eller viloperioden.
4. Körtid för dagen efter den senaste viloperioden om minst 8 timmar.
5. Körtider för arbetsdagen mellan två viloperioder om minst 8 timmar under de närmast föregående 27 kalenderdagarna med datum, tid och varaktighet.
6. Total körtid för innevarande vecka och föregående vecka samt totala körtider under de två föregående veckorna.
7. Övriga arbets- och beredskapstider.
8. Viloperioder om minst 8 timmar under dagen och under de 27 föregående dagarna med datum, tid och varaktighet.
9. Registreringsnumren (VRN) på de fordon som föraren har kört under minst de senaste 28 kalenderdagarna, med tillryggalagd sträcka per fordon och dag, tid för när förarkortet första gången sattes in och senast togs ut samt tiden för fordonsbyte.
10. Tidsinställning, med datum, tid och förarkortets utfärdandenummer.
11. Avbrott i strömförsörjningen till färdskrivaren med datum, tid varaktighet och förarkortets utfärdandenummer enligt definition i punkt a 6.
12. Avbrott i förbindelsen mellan sensorn och fordonet med datum, tid, varaktighet och förarkortets utfärdandenummer enligt definition i punkt a 6.
13. Det körda fordonets identifierings- och/eller registreringsnummer.
14. Körning utan förarkort enligt punkt a 9 under de senaste 28 kalenderdagarna.
15. Detaljerade uppgifter om föraren som finns lagrade enligt definition i punkt c.
16. Registrerad information om start- och slutpunkter för den dagliga arbetsperioden.
17. Automatiskt identifierbara fel i färdskrivaren med datum, tid och förarkortets utfärdandenummer.
18. Fel på förarkortet med datum, tid och förarkortets utfärdandenummer.
19. Kontrollkortets nummer, med datum för när kortet sattes in och vilken typ av kontroll som utförts (visning, utskrift, överföring). Om överföring har gjorts, skall den period som överförts registreras.
20. Överskridande av hastigheten enligt definition i punkt a 2.2 med datum, tid och förarkortets utfärdandenummer för en period som omfattar innevarande vecka och i varje fall inbegripet sista dagen av föregående vecka.
21. Sammanfattande rapporter som bland annat gör det möjligt att kontrollera efterlevnaden av förordningarna (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85 samt av direktiv 88/599/EEG.

III. KONSTRUKTIONS- OCH FUNKTIONSNORMER FÖR FÄRDSKRIVARE**a) Allmänna bestämmelser**

- 1.1 Om ytterligare godkänd eller annan utrustning installeras i eller i anslutning till färdskrivaren, får denna inte påverka eller kunna påverka den avsedda funktionen hos färdskrivaren. Färdskrivaren skall lämnas in för godkännande komplett med eventuell sådan utrustning.

- 1.2 Färdskrivaren skall kunna fungera riktigt under alla klimatförhållanden som vanligtvis förekommer inom gemenskapens territorium.

2. *Material*

- 2.1 Samtliga komponenter i färdskrivaren skall vara tillverkade av material med tillräcklig stabilitet och mekanisk hållfasthet samt med stabila elektrotekniska och magnetiska egenskaper.
- 2.2 Varje ändring av en del av färdskrivaren eller av det slag av material som används för dess tillverkning måste innan ändringar tas i bruk godkännas av den myndighet som har beviljat typgodkännandet av färdskrivaren.

3. *Uppmätning av tillryggalagd sträcka*

Tillryggalagda avstånd får uppmätas och registreras antingen

- så att körning både framåt och bakåt ingår, eller
- så att endast körning framåt ingår.

Registreringar av körning bakåt får under inga förhållanden påverka de övriga registreringarnas klarhet och precision.

4. *Hastighetsmätning*

- 4.1 Mätområdet för hastighetsmätning skall överensstämma med vad som anges i typgodkännandeintyget.
- 4.2 Mätanordningens frekvens och dämpning skall vara sådana att dess utvisande och registrering av hastighet kan, inom gränsvärdena, följa acceleration på upp till 2 m/s² inom gränserna för godtagbara toleranser.

5. *Tidmätning (klocka)*

Tiden skall mätas digitalt. Den skall om nödvändigt justeras på godkänd verkstad. UTC-tid används som intern klocktid. Föraren kan ändra tidsskillnaden på det klockslag som displayen visar.

- 5.1 Tidmätningen skall ske automatiskt i färdskrivaren.
- 5.2 Tiden i dataminnet får bara justeras genom att ett kort från en godkänd verkstad förs in.

6. *Belysning och skydd*

- 6.1 Färdskrivarens visarinstrument skall vara försett med lämplig belysning som inte bländar.
- 6.2 Vid normala driftsförhållanden skall samtliga inre delar av utrustningen vara skyddade mot fukt och damm. Därtill skall de säkras mot manipulering genom att höljet plomberas.
- 6.3 Det skall finnas ett skydd mot elektrisk interferens och magnetfält som överensstämmer med aktuella standarder för elektronik i fordon.
- 6.4 Kablarna som förbinder färdskrivaren med sändaren skall skyddas av elektronisk övervakning, t.ex. signalkryptering, med vilken det skall gå att i systemet upptäcka förekomsten av enheter som inte i övrigt är nödvändiga för att färdskrivaren skall fungera på avsett sätt eller som kan förhindra att färdskrivaren fungerar på avsett sätt genom kortslutning eller avbrott eller genom ändring av de elektroniska uppgifterna från avstånds- och hastighetssensorn, eller genom att i övrigt godkända enheter delas, när dessa enheter kopplas in och tas i bruk.

6.5 Hela systemet inbegripet anslutningarna till hastighets- och avståndssensorn skall skyddas mot manipulering.

6.6 Färdskrivaren skall själv kunna upptäcka eventuella fel.

b) Visarutrustning

Värdena skall vara synligt från utsidan av färdskrivaren och skall möjliggöra en klar, tydlig och otvetydig avläsning även om det gäller två förare.

En display skall kunna visa information på begäran enligt kapitel II d. Begäran kan göras selektivt eller i en följd.

c) Varningssignaler

1. En varningssignal skall ges till föraren under minst 30 sekunder om fordonet framförs
 - utan att förarkortet sitter på plats,
 - med ett defekt kort,
 - med förarkortet i fel öppning,
 - när färdskrivaren har upptäckt en eller flera interna defekter och särskilt sådana som anges i kapitel II d 17 och 18,
 - med överskridande av den tillåtna hastigheten enligt vad som anges i kapitel II a 2.2.
2. En varningssignal skall ges till föraren innan han överksrider 4 1/2 timmes körtid per körpass och 9 timmars körtid per dag 15 minuter före överskridandet av tidsgränsen samt när denna överskrids.
3. En varningssignal skall ges till föraren 15 minuter före överskridandet av tidsgränsen samt när denna överskrids, som påminnelse om kravet på 8 timmars vila per dag och dygn.
4. Ytterligare varningssignaler kan införas på fordonsägarens begäran.
5. *Typ av varningssignaler:*

Varningssignalerna får vara antingen akustiska eller visuella eller också en kombination av båda och skall klart kunna kännas igen av användaren.

d) Dataminne

1. Lagringen av tidsperioderna enligt kapitel II a 3, 4 och 5 skall utföras vid varje förändring av verksamhet eller status.
2. Körtiden skall alltid lagras automatiskt när fordonet är i rörelse.
3. Övriga tidsperioder som anges i artikel 15.3 andra strecksatsen b, c och d i förordningen måste alltid lagras separat, om nödvändigt genom aktivering av en väljaromkopplare.

e) Markeringar

1. Följande markeringar skall förekomma på färdskrivarens instrumentsida:
 - Intill det tal som visar avståndet, enheten för sträckan, med förkortningen "km".
 - Intill det tal som visar hastigheten, markeringen "km/h".

2. Typskylten skall vara synlig på färdskrivaren och innehålla följande uppgifter:

- Färdskrivartillverkarens namn och adress.
- Färdskrivarens tillverkningsnummer och tillverkningsår.
- Typgodkännandemärke för aktuell färdskrivartyp.
- Färdskrivarkonstanten i form av "k = varv/km" eller "k = imp/km".
- Frivilligt: hastighetsmätningsområde, i den under punkt 1 angivna formen.

Denna information kan också visas av färdskrivaren på begäran.

f) **Största tillåtna toleranser (visautrustning och registreringsinstrument)**

1. De största tillåtna toleranserna i fråga om körsträcka, hastighet och tid mäts i provbänk före installation liksom, under de villkor som anges i kapitel VII, vid installation, periodisk kontroll och i bruk.
2. De under punkt 1 angivna största toleranserna gäller för extrema temperaturer som motsvarar alla klimatförhållanden som vanligtvis förekommer inom gemenskapens territorium.

IV. KORT MED MINNE

A. FÖRARKORT (MED MINNE)

1. **Insättande/uttagande av kort**

Färdskrivaren skall vara så konstruerad att förarkortet läses i läge när det har förts in på riktigt sätt i kortläsaren och så att relevanta förarkortsuppgifter automatiskt lagras i färdskrivarens dataminne. Förarkortet skall endast kunna tas ut när fordonet står stilla och sedan alla relevanta uppgifter har lagrats på förarkortet.

2. **Förarkortets minneskapacitet**

Förarkortet skall ha tillräcklig kapacitet för att lagra information om åtminstone 28 kalenderdagar enligt kapitel II c för föraren. Om kortet är fullt skall ny information ersätta den äldsta informationen.

3. **Synlig information**

Sidan 1 skall innehålla följande:

- a) Ordet "förarkort" i stort typsnitt på det eller de officiella språken i den medlemsstat som utfärdar kortet.

Ordet "förarkort" på de övriga officiella gemenskapsspråken skall tryckas så att de bildar bakgrund på kortet:

es:	TARJETA DEL CONDUCTOR
da:	FØRERKORT
de:	FAHRERKARTE
el:	KAPTA ΟΔΗΓΟΥ
en:	DRIVER CARD
fr:	CARTE DE CONDUCTEUR
ga:	CÁRTA TIOMÁNAÍ

it:	CARTA DEL CONDUCENTE
nl:	BESTUURDERKAART
pt:	CARTÃO DE CONDUTOR
fi:	KULJETTAJAKORTTI
sv:	FÖRARKORT

b) Namnet på den medlemsstat som utfärdar kortet (frivilligt).

c) Nationalitetsbeteckningen för den medlemsstat som utfärdar kortet, inlagd i vitt i en blå rektangel och omgiven av tolv gula stjärnor, skall vara en av följande:

B	Belgien
DK	Danmark
D	Tyskland
GR	Grekland
E	Spanien
F	Frankrike
IRL	Irland
I	Italien
L	Luxemburg
NL	Nederländerna
A	Österrike
P	Portugal
FIN	Finland
S	Sverige
UK	Förenade kungariket

d) De uppgifter som är särskiljande för kortet, numrerade enligt följande:

1. Innehavarens efternamn.
2. Innehavarens förnamn.
3. Innehavarens födelsedatum och födelseort.
4. a) Datum för utfärdandet av kortet.
b) Kortets sista giltighetsdag.
c) Namnet på den behöriga myndighet som utfärdat kortet (får tryckas på sidan 2).
d) Ett annat nummer än det som anges under 5, för administrativa ändamål (frivilligt).
5. a) Körkortets nummer samt nummer på ersättningskort.
b) Förarkortets utfärdandenummer samt indexnummer på ersättningskort.
6. Ett fotografi av innehavaren.
7. Innehavarens underskrift.
8. Innehavarens normala bosättningsort eller postadress (frivilligt).

Uppgifterna enligt 1–3, 4b, 5a och 5b skall också lagras i förarkortsminnet.

Sidan 2 skall innehålla följande:

- a) En förklaring av de numrerade punkterna som finns på sidorna 1 och 2 på kortet.

- b) I förekommande fall och med särskilt skriftligt samtycke från innehavaren tillägg av information som inte har samband med administreringen av förarkortet; sådant tillägg påverkar inte på något sätt modellens användning som förarkort.

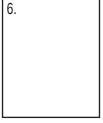
MODELL FÖR GEMENSKAPS-FÖRARKORT

sida 1



FÖRARKORT

MEDLEMSSTAT

1.
2.
3.
6. 

4a.
4b.
5a.
5b.
7.
(8.)

4c.
(4d.)

sida 2



1. Efternamn 2. Förnamn 3. Födelsedatum och födelseort
4a. Datum för utfärdande
4b. Upphör att gälla
4c. Utfärdande myndighet
(4d.) Nummer för nationella administrativa ändamål
5a. Körkortnummer 5b. Förarkortnummer
6. Fotografi
7. Underskrift (8.) Adress

Var vänlig återsänd till:

MYNDIGHET OCH ADRESS

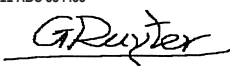
EXEMPEL PÅ FÖRARKORT ENLIGT EU-MODELL: BELGISKT FÖRARKORT
(för information)



BESTUURDSKAART

KONINKRIJK BELGIË

1. Ruyter
2. Georges
3. 01.04.73 Milano
6. FOTO 

4a. 01.07.98 4c. B-9000 Gent
4b. 30.06.03
5a. DA 003 360
5b. 11 ABC 334455
7. 



CARTE DE CONDUCTEUR

ROYAUME DE BELGIQUE

1. Jeanneaux
2. Herald
3. 01.03.74 B-7000 Mons
6. PHOTO 

4a. 01.09.98 4c. B-1180 Uccle
4b. 30.08.03
5a. DB 004 380
5b. 11 ABD 223344
7. 

4. Standarder

Förarkortet och färdskrivaren skall överensstämma med följande standarder:

- ISO 7810.
- ISO 7816-1.
- ISO 7816-2.
- ISO 7816-3.
- Utkast ISO 7816-4.
- Utkast ISO 10373.
- De detaljerade funktionella specifikationerna, definierade inom ramen för system med identitetskort avsedda för användning inom ytttransporter.

5. Säkerhet, inbegripet skydd för uppgifter

Förarkortets olika grundläggande beståndsdelar är avsedda att utesluta varje slag av förfalskning eller manipulation och möjliggöra upptäckt av alla försök av sådant slag.

6. Temperaturintervall

Förarkortet skall kunna fungera riktigt under alla klimatförhållanden som vanligtvis förekommer inom gemenskapens territorium.

7. Livslängd

Kortet skall kunna fungera riktigt under fem år om det används enligt miljö- och elspecifikationerna.

8. Gränsvärden för elektricitet

Gränsvärden för elektricitet skall motsvara de specifikationer som är tillämplbara på elektronik i fordon.

9. Förarkortets logiska struktur

Kortets logiska struktur skall definieras på ett sätt som garanterar att det fungerar väl och är kompatibelt med varje färdskrivare i överensstämmelse med denna bilaga.

10. Funktioner och kommandon

Kortets funktioner och kommandon skall omfatta alla de funktioner som avses i kapitlen I c och II b.

11. Datafiler

Datafilerna skall specificeras inom ramen för de standarder som avses i punkt 4 ovan.

12. Särskilda bestämmelser

Efter samråd med kommissionen får medlemsstaterna lägga till färger eller markeringar, såsom nationella symboler och säkerhetsmärkning, utan att det påverkar tillämpningen av andra bestämmelser i denna bilaga.

B. PROVNINGSKORT (MED MINNE), KONTROLLKORT (MED MINNE) OCH FÖRETAGSKORT (MED MINNE)

Provningsanalts-, kontroll- och företagskort skall specificeras så att de fungerar riktigt inom ramen för den tillämpning som föreskrivs i kapitel I g — i samt är kompatibla med varje färdskrivare som uppfyller kraven i denna bilaga. Kortens struktur är avsedd att ge tillträde endast om användaren är bemyndigad inom den strikta ramen för de funktioner som varje kort skall fylla.

V. SKRIVARE OCH STANDARDUTSKRIFTER

1. Skrivarna skall vara konstruerade så att de åstadkommer de utskrifter som anges i kapitel II d med en sådan grad av skärpa att varje form av tvetydighet vid läsningen undviks. Utskrifterna skall förbli tydligt läsbara och identifierbara om de förvaras under normala förhållanden, och det under minst ett år.

De skall behålla sina dimensioner och sina registreringar under normala fuktighets- och temperaturförhållanden.

Det skall dessutom vara möjligt att tillföra dessa dokument ytterligare manuella påskrifter, till exempel förarens namnteckning.

2. Utskrifternas minimikapacitet skall, i vilken utformning utskrifterna än utfärdas, möjliggöra utskrift av de uppgifter som anges i kapitel II d.

Om flera utskrifter måste fogas samman för att öka utskriftskapaciteten, skall skarvarna mellan de olika dokumenten vara sådana att de uppgifter som står där inte utsätts för avbrott som kan skada tolkningen av dem.

VI. INSTALLATION AV FÄRDSKRIVARE

a) Installation

1. Färdskrivaren skall vara skyddad mot oavsiktlig skada.
2. Färdskrivarkonstanten skall av godkända tjänstemän kunna anpassas till fordonets karakteristiska koefficient med hjälp av en därtill anpassad adapter.

Fordon med två eller flera bakaxelutväxlingar skall vara utrustade med en omställningsanordning, med vars hjälp de olika utväxlingsförhållandena automatiskt anpassas till det utväxlingsförhållande som färdskrivarutrustningen i fordonet är avsedd för.

b) Installationsskylt

Sedan färdskrivarutrustningen har kontrollerats efter installation, skall en installationsskylt anbringas tydligt synlig på, inuti eller bredvid färdskrivaren. En ny skylt skall ersätta den tidigare varje gång en godkänd montör eller verkstad har gjort en kontroll som medfört krav på ändring av kalibreringen av installationen.

På skylten skall åtminstone följande uppgifter finnas:

- Godkänd montörs eller verkstads namn och adress eller handelsbeteckning.
- Fordonets karakteristiska koefficient, uttryckt i 'w = ... varv/km' eller 'w = ... imp/km'.
- Däckens effektiva omkrets, uttryckt i 'l = ... mm'.
- Datum då fordonets karakteristiska koefficient och däckens effektiva omkrets fastställts.
- De sista 8 siffrorna i bilens chassinummer.

c) Plombering

1. Följande komponenter skall plomberas:
 - a) Varje anslutning som i händelse av urkoppling skulle orsaka icke påvisbara förvanskningar eller förluster av uppgifter.
 - b) Varje hölje som ger tillträde till kretsar eller mekanismer vilka inte kan rubbas utan att färdskrivarens funktion påverkas menligt eller som skulle möjliggöra en otillåten ändring av färdskrivarens datauppsättning.
 - c) Installationsskylten, om den inte är anbringad på sådant sätt att den inte kan avläsas utan att texten på den förstörs.
2. Under alla omständigheter skall plomberingarnas plats nämnas på typgodkännandeintyget och deras effektivitet ingå som en del i förfarandet vid typgodkännande.
3. De i punkt b angivna plomberingarna får avläsas
 - i nödsituationer,
 - för att installera, anpassa eller reparera hastighetsbegränsande anordningar eller andra anordningar som bidrar till trafiksäkerheten, under förutsättning av att färdskrivaren fortsätter att fungera på tillförlitligt och avsett sätt och att den åter förseglas av en godkänd montör eller verkstad (enligt kapitel VII) omedelbart efter det att den hastighetsbegränsande anordningen eller annan anordning som bidrar till trafiksäkerheten har monterats eller inom 7 dagar i övriga fall.

Varje gång dessa plomberingar bryts, skall en skriftlig rapport upprättas, där skälen för åtgärden redovisas och ställs till behörig myndighets förfogande.

VII. KONTROLLER OCH BESIKTNINGAR

a) Godkännande av provningsorgan (verkstäder och montörer)

Medlemsstaterna skall utse de organ som skall genomföra besiktningar och kontroller.

b) Utfärdande av intyg för nya eller reparerade instrument

Varje enskild anordning, ny eller reparerad, skall ha en plombering i enlighet med kapitel III f 1, som bestyrker att instrumentet fungerar riktigt och att dess avlästa och registrerade värden är exakta inom de i kapitel VI c 1 f utgår fastställda gränsvärdena, eller likvärdig digital information i färdskrivarens dataminne.

c) Besiktning vid montering och programmering

1. När färdskrivarutrustningen monteras i ett fordon, skall färdskrivaren och hela anläggningen överensstämma med bestämmelserna om största tillåtna toleranser i kapitel III f 2.

2. Följande programmering av färdskrivaren skall genomföras:

- Datum för installationstestet.
- UTC-tid.
- Fordonets identifierings- och registreringsnummer.
- Numret på verkstadskortet för den godkända montören eller den godkända verkstaden.

d) Periodiska besiktningar

1. Periodiska besiktningar av färdskrivarutrustning i fordon skall ske efter varje reparation av färdskrivarutrustningen eller efter ändring av fordonets karakteristiska koefficient eller av däckens effektiva omkrets eller åtminstone en gång inom två år efter den senaste besiktningen och får genomföras i samband med kontrollbesiktning av fordon.

Dessa besiktningar skall åtminstone omfatta

- kontroll av att färdskrivarutrustningen fungerar på avsett sätt, inbegripet dataöverföringen till och från verkstadskortet,
- kontroll av att efterlevnaden av bestämmelserna i kapitel III f 2 om största tillåtna toleranser vid installation är säkerställd,
- kontroll av att typgodkännandemärke finns på färdskrivaren,
- kontroll av att installationsskylt finns,
- kontroll av att plomberingarna på färdskrivaren och de andra delarna av utrustningen är orörda,
- kontroll av däckens faktiska omkrets.

2. Följande programmering av färdskrivaren skall genomföras:

- Datum för den periodiska besiktningen.
- UTC-tid.
- Fordonets identifierings- och registreringsnummer.
- Numret på verkstadskortet för den godkända verkstaden.

3. Sådana besiktningar skall inbegripa ersättning av installationsskylten eller likvärdig digital information i färdskrivarens dataminne.

e) Uppmätning av fel

Uppmätning av fel vid monteringen och i drift skall genomföras under följande förutsättningar, vilka skall anses utgöra standardiserade provningsförhållanden:

- Fordon utan last i körklart skick.
 - Däcktryck i enlighet med tillverkarens anvisningar.
 - Däckförlitning inom av nationell lag tillåtna gränsvärden.
 - Fordonets rörelse: fordonet skall, framdrivet av sin egen motor, röra sig framåt i rät linje och på jämnt underlag med en hastighet av 50 ± 5 km/h. Mätsträckan skall vara åtminstone 1 000 m.
 - Förutsatt att provningen kan ske med jämförbar precision, får den även utföras i lämplig provbänk.”
-

RÅDETS MOTIVERING

I. INLEDNING

Den 22 juli 1994 överlämnade kommissionen till rådet ett förslag till förordning (EG) om ändring av förordning (EEG) nr 3821/85 ⁽¹⁾ och direktiv 88/599/EEG ⁽²⁾ om färdskrivare vid vägtransporter ⁽³⁾. Förslaget grundar sig på artikel 75.1 c i EG-fördraget.

Europaparlamentet avgav sitt yttrande den 13 juli 1995 ⁽⁴⁾ och Ekonomiska och sociala kommittén avgav sitt yttrande den 22 februari 1995 ⁽⁵⁾.

Mot bakgrund av Europaparlamentets yttrande överlämnade kommissionen ett ändrat förslag ⁽⁶⁾ till rådet den 21 november 1995.

Rådet antog sin gemensamma ståndpunkt i enlighet med artikel 189c i EG-fördraget den 11 december 1997.

II. FÖRSLAGETS SYFTE

1. Förslaget syftar till att förbättra tillämpningen och efterlevnaden av den sociala lagstiftningen på vägtransportområdet, särskilt när det gäller förarnas kör- och vilotid.

Det erinras om att

- det i förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter fastställs en rad bestämmelser om konstruktion, installation, användning och provning av färdskrivare i fordon som används för transporter på väg av gods och passagerare (interurbana transporter) och som omfattas av tillämpningsområdet för förordning (EEG) nr 3820/85 ⁽⁷⁾,
- färdskrivarens syfte är att göra det möjligt att kontrollera i vilken utsträckning bestämmelserna i förordning (EEG) nr 3820/85 följs, särskilt bestämmelserna om förarnas kör- och vilotid,
- syftet med rådets direktiv 88/599/EEG är att fastställa minimivillkor för kontrollen av att förordningarna (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85 tillämpas på ett korrekt och enhetligt sätt.

2. Den färdskrivare som för närvarande används registrerar uppgifterna på en pappersskiva (färdskrivardiagrammet) med hjälp av ett stift. I kommissionens ursprungliga förslag föreskrivs att det skall vara obligatoriskt att enligt en fastställd tidsplan installera

⁽¹⁾ Rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter (EGT L 370, 31.12.1985, s. 8. Förordningen är senast ändrad genom kommissionens förordning (EEG) nr 1056/97, EGT L 154, 12.6.1997, s. 21).

⁽²⁾ Rådets direktiv 88/599/EEG av den 23 november 1988 om enhetligt förfarande vid kontroll av tillämpningen av förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter och av förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter (EGT L 325, 29.11.1988, s. 55).

⁽³⁾ EGT C 243, 31.8.1994, s. 8.

⁽⁴⁾ EGT C 249, 25.9.1995, s. 128.

⁽⁵⁾ EGT C 110, 21.4.1995, s. 19.

⁽⁶⁾ EGT C 25, 31.1.1996, s. 5.

⁽⁷⁾ Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter (EGT L 370, 31.12.1985, s. 1).

- antingen an anordning som kompletterar den befintliga färdskrivaren,
- eller ett nytt integrerat system som ersätter ovannämnda system och som innehåller både en pappersskiva och ett minneskort.

De tekniska specifikationerna för den nya utrustningen fastställs i bilaga I A till det ursprungliga förslaget.

Vidare skall det också vara tillåtet att använda andra system som garanterar prestanda som är likvärdiga dem i de båda ovannämnda systemen, i enlighet med bestämmelserna i förslaget till förordning, dvs. efter en undersökning av systemet som skall genomföras av kommissionen enligt kommittéförfarande I (rådgivande kommitté).

Enligt det ändrade förslaget skall förordningen innehålla en bilaga I B i vilken det i möjligaste mån fastställs den nya teknik som kan införas som ett alternativt system, om den har jämförbar precision och tillförlitlighet. Denna helt digitala teknik ersätter pappersskivan med ett elektroniskt massminne i fordonsenheten.

III. ANALYS AV RÅDETS GEMENSAMMA STÅNDPUNKT

1. Sedan kommissionen lagt fram det ändrade förslaget har den utfört ett flertal undersökningar för att analysera om en ny generation helt digitala färdskrivare som motsvarar systemet i bilaga I B är tekniskt och industriellt genomförbar.

Med hänsyn till det positiva resultatet av undersökningarna och fördelarna med systemet i bilaga I B (särskilt när det gäller systemets kontrollmöjligheter, tillförlitlighet och säkerhet) inte bara i jämförelse med den färdskrivare som för närvarande används utan också i jämförelse med systemet i bilaga I A, beslutade rådet att i sin gemensamma ståndpunkt endast ta med alternativ I B.

I rådets gemensamma ståndpunkt föreskrivs det att det skall vara obligatoriskt att utrusta alla nya fordon med en helt digital färdskrivare i överensstämmelse med föreskrifterna i bilaga I B från och med den 1 juli 2000 om alla villkor är uppfyllda, dvs. i synnerhet att vissa detaljerade tekniska specifikationer i bilaga I B om möjligt fastställs före den 1 juli 1998 enligt kommittéförfarande III a.

Rådets gemensamma ståndpunkt följer och utvecklar kommissionens ändrade förslag som innehåller de av Europaparlamentets ändringsförslag som syftar till att bereda väg för införandet av en ny generation helt digitala färdskrivare med integrerat minne (system I B).

Genom att på så sätt säkerställa att den relevanta sociala lagstiftningen verkligen följs behålls i rådets gemensamma ståndpunkt de syften som avser säkerhet och lika konkurrensvillkor som kommissionens ändrade förslag innehåller.

2. Den gemensamma ståndpunkten innehåller dock en del ändringar varav de viktigaste anges nedan. Ändringarna avser följande:

- a) Bilaga I A utgår (artikel 1.1 i den gemensamma ståndpunkten).

I den gemensamma ståndpunkten anges inte längre möjligheten att installera och använda färdskrivare i överensstämmelse med bilaga I A eller alternativa digitala system som garanterar prestanda som är likvärdiga dem i system I B.

Rådet ansåg det inte längre berättigat att behålla alternativ (bilaga) I A som utgör ett mellanled mellan den färdskrivare som för närvarande används och en helt digital färdskrivare. Åtskilliga punkter i bilaga I A, särskilt de som avser "förarkort med minne" (som är centralt i det ursprungliga förslaget), har dock behållits eller omarbetats i bilaga I B.

- b) En medlemsstat skall bevilja EG-typgodkännande (artikel 1.3) för nya färdskrivare som är tillverkade i överensstämmelse med de tekniska specifikationerna i bilaga I B.
- c) Arbetsgivarna och förarna skall gemensamt ansvara för att systemet fungerar och används på rätt sätt (artikel 1.5 och 1.6 a andra stycket).
- d) Preciserade villkor fastställs för utfärdande av förarkortet (kriteriet normal hemvist), för kortets giltighetstid samt för ersättning, förnyelse, ömsesidigt erkännande, utbyte, indragning och återkallelse av kortet (artikel 1.6.3, 1.6.4, 1.7 a och 1.7 b).
- e) De uppgifter som är nödvändiga för kontroll av att förordning (EEG) nr 3820/85 och direktiv 92/6/EEG ⁽¹⁾ följs skall bevaras i dataminnen under minst 365 dagar (artikel 1.6 — ny artikel 14.5).
- f) Symbolen för det land där föraren börjar och det land där han slutar sin dagliga arbetsperiod skall bevaras i dataminnen (mer detaljerade geografiska upplysningar, högst tjugo, får läggas till om en medlemsstat så önskar och underrättar kommissionen om detta före den 1 april 1998) (artikel 1.7 c).
- g) Bestämmelser om vägkontroller i vilka det tas hänsyn till att två system existerar samtidigt, dvs. att både fordon som är utrustade med färdskrivare i överensstämmelse med bilaga I till förordningen och fordon som är utrustade med färdskrivare i överensstämmelse med bilaga I B får användas (artikel 1.7 e).
- h) Den rådgivande kommitté I som kommissionen har föreslagit ersätts med en kommitté III a (artikel 1.10).
- i) Ett system där det datum då det blir obligatoriskt att installera färdskrivare i överensstämmelse med bilaga I B (och då medlemsstaterna skall utfärda förarkort) fastställs i förhållande till det datum då vissa detaljerade tekniska specifikationer i bilaga I B enligt förteckningen i artikel 1.9 offentliggörs i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* (om möjligt före den 1 juli 1998) (artikel 2).
- j) Det krävs att för vissa fordon som redan är i bruk och som omfattas av gällande förordning (EEG) nr 3821/85 skall den befintliga färdskrivaren ersättas med en färdskrivare i överensstämmelse med föreskrifterna i bilaga I B (artikel 2.1 b) om den förstnämnda är bristfällig.

⁽¹⁾ Rådets direktiv 92/6/EEG av den 10 februari 1992 om montering och användning av hastighetsbegränsande anordningar i vissa kategorier av motorfordon inom gemenskapen (EGT L 57, 23.11.1992, s. 27).

k) Ändringar av direktiv 88/599/EEG (artikel 3) som syftar till att

- vid vägkontroller inte göra åtskillnad mellan förare av fordon som är utrustade med den färdskrivare som för närvarande används (med skiva) och förare av fordon som är utrustade med färdskrivare i överensstämmelse med bilaga I B samt förarkort, särskilt när det gäller längden på den period som kontrolleras,
- möjliggöra kontroll av att direktiv 92/6/EEG följs när det gäller hastighetsbegränsande anordningar och kontroll av fordonets momentana hastighet under de senaste 24 timmarna som fordonet har använts,
- möjliggöra kontroll hos de behöriga myndigheterna i deras egna lokaler av uppgifter som har registrerats av färdskrivare i överensstämmelse med bilaga I B och av förarkort.

l) En vidareutvecklad bilaga I B införs i vilken särskilt följande föreskrivs:

- Ett dataminne som är integrerat i färdskrivaren och som gör det möjligt att lagra relevanta uppgifter i kontrollsyfte under minst 365 dagar efter det att de har registrerats.
- En skrivare (som är integrerad i eller som kan anslutas till färdskrivaren) som skall finnas i fordonets förarhytt.
- Ett företagskort så att företaget kan få tillgång till uppgifter om förarnas verksamhet i företagets fordon.
- Ett kontrollkort som innehas av de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna så att de kan få tillgång till de uppgifter som finns lagrade i färdskrivarens dataminne eller i förarkorten.
- En förteckning över de uppgifter som skall kunna visas på färdskrivarens skärm eller skrivas ut.
- En förteckning över varningssignaler vid eventuella fel i systemet eller om de fastställda tidsgränserna överskrids och/eller inte följs (hjälp vid körning).
- Registrering av körtid, övriga arbets- och närvaroperioder, raster och dygnsvila med en tillåten avvikelse på en minut.

IV. EUROPAPARLAMENTETS ÄNDRINGSFÖRSLAG

1. Europaparlamentets ändringsförslag som rådet har godkänt

Rådet har följt kommissionens förslag och godkänt, till innehållet om inte till formuleringen, följande av Europaparlamentets ändringsförslag:

- I punkt 2 i ingressen ändringsförslag 1 om följderna för förarna av det ekonomiska och konkurrensmässiga trycket i samband med bestämmelserna om kör- och vilotider samt hastighetsbegränsningar.
- I punkt 3 i ingressen ändringsförslag 3 som gäller de effekter som bedrägerier för med sig när det gäller trafiksäkerhet och konkurrensvillkor. I den gemensamma ståndpunkten förstärks ändringsförslaget genom tillägg av en hänvisning till de effekter som "överträdelser" för med sig.

- I punkt 4 i ingressen ändringsförslag 4 som gäller vilka typer av kontroller som skall utföras och vilka fysiska och juridiska personer som skall utföra dem. I samband med det senare preciseras det i den gemensamma ståndpunkten att kontrollerna skall utföras både av företaget och av de behöriga myndigheterna.
- I punkt 11 i ingressen den andra delen av ändringsförslag 6 om att färdskrivare i överensstämmelse med bilaga I B även kan utvidga ledningsfunktionerna för fordonsparken. Första delen av ändringsförslag 6 som syftar till att införa färdskrivare med högre prestanda och större tillförlitlighet avspeglas i den gemensamma ståndpunkten, i den normativa delen och i bilaga I B, men denna del av ändringsförslaget har inte tagits med som sådant.
- I punkt 6 i ingressen ändringsförslag 10 som gäller fördelarna med att införa ny modern utrustning.
- I artikel 1.1 den del av ändringsförslag 17 som gäller tillägg av en hänvisning till bilaga I B. Den andra delen av ändringsförslag 17 som gäller tillägg av en hänvisning till bilaga I A har däremot inte godkänts eftersom bilaga I A inte tas med i rådets gemensamma ståndpunkt.
- I artikel 1.6 f (ny artikel 14.5 i förordning (EEG) nr 3821/85) ändringsförslag 22 som gäller lagring och överföring av uppgifter om föraren enligt ett system som garanterar uppgifternas säkerhet och exakthet.
- I artikel 1.7 f (ny artikel 15.8) ändringsförslag 23 som gäller förbud mot förfälskning och manipulation för att garantera systemets säkerhet.
- I artikel 1.10 (ny artikel 18) ändringsförslag 25 i vilket det anges att den kommitté som skall biträda kommissionen skall vara en kommitté III a.
- I artikel 1.11 den del av ändringsförslag 26 som gäller att en ny bilaga I B skall läggas till.
- Ändringsförslag 30 som gäller att en bestämmelse i bilaga I A skall utgå, men denna bilaga finns inte med i den gemensamma ståndpunkten.
- I bilaga I B ändringsförslag 31 i vilket den nya bilaga I B definieras. I rådets gemensamma ståndpunkt integreras och utvecklas de bestämmelser som detta ändringsförslag innehåller. Det erinras vidare om att de tekniska specifikationerna för vissa punkter i bilaga I B skall antas senare i enlighet med artiklarna 17 och 18 i den gemensamma ståndpunkten.

2. Europaparlamentets ändringsförslag som rådet inte har godkänt

Rådet har inte godkänt följande ändringsförslag:

- Ändringsförslag 2 som syftar till att det i förordningen skall införas en ny punkt i ingressen i vilken det betonas att gemenskapen saknar befogenhet när det gäller att samordna kontroller av att lagstiftningen följs.

Rådet erinrar om att gemenskapen har nödvändiga befogenheter att kontrollera att förordningarna (EEG) nr 3812/85 och (EEG) nr 3820/85 tillämpas på ett korrekt och enhetligt sätt.

- Ändringsförslag 5 som syftar till att det i förordningen skall införas en ny punkt i ingressen vilken gäller att ett stort antal uppgifter bör registreras, varav några uttryckligen anges.

Rådet påpekar att det enligt den nu gällande förordningen redan är tillåtet att registrera de uppgifter som exemplifieras i ändringsförslaget, med undantag av uppgifter om bränsleförbrukning och rationell företagspolitik vars registrering inte omfattas av den här förordningen.

- Ändringsförslag 7 som syftar till att det i förordningen skall införas en punkt i ingressen i vilken det anges att gemenskapslagstiftningen inte får utgöra ett hinder för ny teknisk utveckling.

Rådet anser att detta ändringsförslag är överflödigt.

- Ändringsförslag 8 som syftar till komplettering av punkt 7 i ingressen i kommissionens förslag (punkt 5 i den gemensamma ståndpunkten). I denna punkt anges det att det är svårt att kontrollera att de sociala bestämmelserna följs, eftersom uppgifterna för närvarande registreras på flera diagramblad och förvaras i förarhyten. Ändringsförslag 8 syftar till ett tillägg av att dessa uppgifter därför oftast inte finns tillgängliga i företaget.

Rådet anser att detta tillägg inte omfattas av förordningens syfte.

- Ändringsförslag 9 som syftar till att det i förordningen skall införas en ny punkt i ingressen i vilken det anges att kontroller i företaget är att föredra framför kontroller som utförs på vägarna.

Rådet anser att kontroller som utförs på vägarna fortfarande är en effektiv åtgärd när det gäller såväl nationella som internationella transporter.

- Ändringsförslag 11 som syftar till komplettering av punkt 9 i ingressen i kommissionens ändrade förslag, så att det betonas att det bör fastställas från och med vilket datum det nuvarande systemet inte längre får användas.

Rådet, som inte heller har godkänt punkt 9 i ingressen, betonar att det nuvarande systemet bör upphöra successivt genom skyldigheter att dels installera den nya tekniken som skall ersätta det, dels under vissa förutsättningar ersätta den gamla färdskrivaren med en färdskrivare i överensstämmelse med bilaga I B.

- Ändringsförslag 12 som syftar till att punkt 11 i ingressen i det ändrade förslaget skall ändras så att det preciseras att genom denna förordning bör det ”nya tillvägagångssättet” för tekniska harmoniserade standarder tillämpas inte endast på specificering av förarkortet utan också på annan elektronisk utrustning.

Rådet har varken tagit med denna punkt i ingressen eller tillhörande ändringsförslag eftersom det anser dem överflödiga.

- Ändringsförslag 13 och 15 som syftar till ändring av punkterna 12 och 14 i ingressen i det ändrade förslaget vilka gäller införandet av alternativa system i förordningen.

Rådet har inte godkänt dessa ändringsförslag eftersom det inte heller har tagit med de aktuella punkterna i ingressen: den gemensamma ståndpunkten innehåller inte längre möjligheten till alternativa system utan endast det alternativ som gäller införandet av en bilaga I B.

- Ändringsförslag 14 som syftar till ändring av punkt 13 i ingressen i det ändrade förslaget som gäller kommittén för teknisk anpassning.

Rådet har inte heller godkänt denna punkt i ingressen eftersom den saknar betydelse med hänsyn till artikel 1.10 i den gemensamma ståndpunkten (ny artikel 18 i förordning (EEG) nr 3821/85) samt tillhörande punkt 13 i ingressen i vilken det anges ett kommittéförfarande III a.

- Ändringsförslag 16 och 27 som syftar till ändring av punkt 15 i ingressen och av artikel 2.1 i det ändrade förslaget. I artikel 2 anges bland annat ett program för retroaktiv anpassning av fordon som redan är i bruk. I artikel 2.1 anges att programmet skall tillämpas på alla fordon som omfattas av bestämmelserna i förordning (EEG) nr 3820/85 och som har registrerats efter den 1 januari 1990. På samma sätt anges det i motsvarande punkt i ingressen att förordningen bör tillämpas på de berörda fordon som har tagits i bruk för första gången efter den 1 januari 1990. I ändringsförslagen ersätter Europaparlamentet ovannämnda datum med den 1 januari 1985.

Rådet har varken godkänt de ovannämnda bestämmelserna eller Europaparlamentets ändringsförslag, eftersom det anser att den ekonomiska och sociala situationen för vägtransporter inte gör det möjligt att ålägga transportföretag, som ägar fordon som redan är i bruk och som är utrustade med en färdskrivare i överensstämmelse med gällande gemenskapslagstiftning, ytterligare bördor i form av en skyldighet att byta ut dessa färdskrivare. Det bör dessutom tas hänsyn till om ett sådant utbyte är tekniskt möjligt.

- Ändringsförslag 18 som syftar till ändring av en rad artiklar i vilka det hänvisas till "diagramblad" genom att det efter orden "eller förarkort" skall läggas till "eventuellt ersatt av digitala uppgifter som lagras i elektronisk registreringsapparat".

Rådet har inte godkänt detta ändringsförslag eftersom det innebär att förarkortet inte skulle vara en väsentlig del i alla nya system.

- Ändringsförslag 19 som syftar till att det i artikel 1.4 skall anges att det i artikel 14 i förordning (EEG) nr 3821/85 skall läggas till punkterna 5a och 5b, förutom de nya punkterna i det ändrade förslaget.

Rådet har inte godkänt detta ändringsförslag eftersom det inte är nödvändigt med tanke på den gemensamma ståndpunktens utformning.

- Ändringsförslag 20 som syftar till ändring av artikel 14.5 i förordning (EEG) nr 3821/85 enligt artikel 1.4 i det ändrade förslaget och som gäller att de uppgifter om föraren som är lagrade på förarkortet skall arkiveras av företaget.

Rådet har varken godkänt den nya bestämmelsen enligt kommissionens förslag eller Europaparlamentets ändringsförslag. Denna aspekt har dock redan beaktats i den gemensamma ståndpunkten, eftersom de uppgifter om föraren som är relevanta för hans verksamhet i det berörda företaget automatiskt lagras i fordonets dataminne (se särskilt artikel 1.6 b (ny artikel 14.5)).

- Ändringsförslag 21 som syftar till att det i artikel 14 i förordning (EEG) nr 3821/85 skall införas en ny punkt 5 i vilken det anges under vilka förhållanden en färdskrivare i överensstämmelse med bilaga I B kan ersätta såväl den nuvarande färdskrivaren som förarkortet.

Rådet har inte godkänt detta ändringsförslag eftersom det innebär att kommissionens förslag inte skulle avse elektroniska komponenter och att förarkortet inte skulle vara en väsentlig del av det nya systemet.

- Ändringsförslag 24 som syftar till att en bilaga I B skall införas i förordningen och i vilket det anges vilka mål som skall uppnås.

Detta ändringsförslag har inte tagits med som sådant i den gemensamma ståndpunkten, men dess syfte har dock fullt ut tillgodosetts i den gemensamma ståndpunkten som helhet.

- Ändringsförslag 28 som syftar till ändring av den första meningen i artikel 2.2 i det ändrade förslaget och som gäller programmet för retroaktiv anpassning av fordon som redan är i bruk.

Rådet har inte godkänt detta ändringsförslag eftersom det hänför sig till bilaga I A, och endast bilaga I B finns med i den gemensamma ståndpunkten.

- Ändringsförslag 29 som syftar till en ändring av artikel 3 i det ändrade förslaget så att medlemsstaterna tillåts bevilja EG-typgodkännande för fordon som är utrustade med färdskrivare som inte är i överensstämmelse med bilagorna I A och I B och som är registrerade under perioden från och med den 1 januari 1985 till och med den 31 december 1996.

Rådet har inte tagit med denna artikel i den gemensamma ståndpunkten. I artikel 2 finns nämligen en rad bestämmelser om vilket datum det kommer att bli obligatoriskt att installera färdskrivare i överensstämmelse med bilaga I B, fastställt i förhållande till det datum då detaljerade specifikationer för vissa punkter i bilaga I B offentliggörs och då ett första typgodkännande beviljas enligt föreskrifterna i denna bilaga.

- Ändringsförslag 34 som syftar till att i förordningen införa en ny artikel 5 i vilken det föreskrivs att kommissionen skall förelägga Europaparlamentet och rådet en rapport om de tekniska möjligheterna för en elektronisk färdskrivare samt om möjligheten att införa den senast den 1 januari 2000.

Rådet har inte godkänt detta ändringsförslag eftersom det saknar betydelse med tanke på att det i den gemensamma ståndpunkten redan anges att en sådan färdskrivare om möjligt skall installeras från och med den 1 juli 2000.
