

FÆLLES HOLDNING (EF) Nr. 5/98

fastlagt af Rådet den 11. december 1997

med henblik på vedtagelse af Rådets forordning (EF) Nr. .../98 om ændring af forordning (EØF) Nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport og direktiv 88/599/EØF vedrørende gennemførelse af forordning (EØF) Nr. 3820/85 og (EØF) Nr. 3821/85

(98/C 43/02)

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

uacceptable for de førere, der overholder bestemmelserne;

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 75, stk. 1, litra c) og d),

under henvisning til forslag fra Kommissionen ⁽¹⁾,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg ⁽²⁾,

i henhold til fremgangsmåden i traktatens artikel 189 C ⁽³⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport ⁽⁴⁾ indeholder forskrifter for konstruktion, montering, brug og afprøvning af kontrolapparater til vejtransport;

(2) erfaringerne har vist, at økonomisk pres og konkurrencen inden for vejtransport gør, at flere førere i transportvirksomhederne ikke overholder visse af reglerne, især reglerne vedrørende køre- og hviletid som fastsat i Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 af 20. december 1985 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport ⁽⁵⁾;

(3) overtrædelser og misbrug er til risiko for trafiksikkerheden og er ud fra et konkurrencesynspunkt

(4) både virksomhedens og de kompetente myndigheders automatiske registrering og regelmæssige kontrol af oplysningerne vedrørende førerens overholdelse af bestemmelserne samt af data vedrørende kørslen, såsom hastighed og tilbagelagt afstand, vil kunne forbedre trafiksikkerheden;

(5) EF's sociallovgivning indeholder bestemmelser om grænser for de daglige køre- og hviletider og om de samlede køre- og hviletider over en periode på to uger; det er vanskeligt at kontrollere, om disse bestemmelser bliver overholdt, fordi disse data nu registreres på forskellige diagramark for hver dag, og diagramarkene for den indeværende uge og den sidste dag i den foregående opbevares i førerhuset;

(6) for at bringe de mest almindelige former for misbrug af det nuværende system til ophør må der indføres nyt avanceret udstyr, dvs. et kontrolapparat med en elektronisk oplagringenhed til registrering af relevante data og et personligt førerkort, idet dette udstyr skal sikre, at de registrerede data er tilgængelige, utvetydige, let forståelige, kan printes ud, er pålidelige og frem for alt udgør en uomtvistelig registrering, dels af førerens virksomhed i løbet af de seneste dage, dels af køretøjets aktivitet over en periode på flere måneder;

(7) et kontrolapparats effektivitet afhænger i høj grad af, om sikkerhed er en gennemgående faktor i systemet og dets komponenter;

(8) der bør indføres bestemmelser om betingelserne for udstedelse og anvendelse af førerkort;

⁽¹⁾ EFT C 243 af 31.8.1994, s. 8 og EFT C 370 af 31.12.1985, s. 1.

⁽²⁾ EFT C 110 af 21.4.1995, s. 19. Udtalelse afgivet den 22. februar 1995.

⁽³⁾ Europa-Parlamentets udtalelse af 13.7.1995 (EFT C 249 af ... 25.9.1995, s. 128); Rådets fælles holdning af ... (endnu ikke offentliggjort i EFT) og Europa-Parlamentets afgørelse af (endnu ikke offentliggjort i EFT).

⁽⁴⁾ EFT L 370 af 31.12.1985, s. 8. Forordningen er senest ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 1056/97 (EFT L 154 af 12.6.1997, s. 21).

⁽⁵⁾ EFT L 370 af 31.12.1985, s. 1.

- (9) dataene vedrørende førernes aktiviteter skal kunne kontrolleres af førerne selv, af de virksomheder, hvor de er ansat, og af medlemsstaternes kompetente myndigheder; føreren og virksomheden skal dog kun have adgang til oplysninger, der er relevante for udøvelsen af deres respektive aktiviteter;

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Forordning (EØF) nr. 3821/85 ændres således:

- (10) det i denne forordning omhandlede kontrolapparat skal installeres på køretøjer ved første ibrugtagning, efter at de tekniske specifikationer, hvoraf visse fastlægges af Kommissionen efter udvalgsproceduren i artikel 18 i forordning (EØF) nr. 3821/85, er blevet offentliggjort i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*, der skal fastsættes en overgangsperiode for at sikre, at de nye kontrolapparater fremstilles i overensstemmelse med disse tekniske specifikationer og får meddelt EF-typegodkendelse;

- 1) I artikel 1 ændres sætningsleddet »herunder i dens bilag I og II« til »herunder i dens bilag I eller I B og II«.

- 2) I artikel 4, 6, 7, 8, 9 og 11 samt i artikel 15, stk. 1, og artikel 15, stk. 2, første afsnit, tilføjes ordene »eller førerkort« efter ordet »diagramark«.

- (11) det er ønskeligt, at kontrolapparater i overensstemmelse med bilag I B også giver mulighed for, uden urimelige omkostninger, at udvide funktionerne i forbindelse med kørselstilrettelæggelsen;

- 3) Artikel 5, stk. 1, affattes således:

»Hver medlemsstat meddeler EF-typegodkendelse for alle modeller af kontrolapparater eller diagramark eller førerkort, hvis disse svarer til de forskrifter, der er nævnt i bilag I eller bilag I B, og hvis medlemsstaten har mulighed for at kontrollere, at produktionen er i overensstemmelse med den godkendte model.

- (12) i overensstemmelse med nærhedsprincippet er en fællesskabsaktion nødvendig for at ændre forordning (EØF) nr. 3821/85, således at det sikres, dels at kontrolapparater i overensstemmelse med bilag I B vil være forenelige med førerkortet, værkstedskortet, kontrolkortet og virksomhedskortet, dels at der bliver sammenhæng mellem de data, der stammer fra kontrolapparater efter henholdsvis bilag I og I B;

Systemets sikkerhed skal være i overensstemmelse med de tekniske forskrifter i bilag I B. Kommissionen sørger efter proceduren i artikel 18 for, at bilaget kommer til at indeholde bestemmelser om, at EF-typegodkendelse kun meddeles kontrolapparater, når det er godtgjort, at hele systemet (selve kontrolapparatet, førerkort og elektriske forbindelser til gearkassen) kan modstå forsøg på manipulation eller ændring af data vedrørende køretiden. De nødvendige tests i denne forbindelse skal udføres af eksperter med den nyeste tekniske viden inden for manipulation.«

- (13) den tekniske udvikling kræver hurtig tilpasning af de tekniske forskrifter i bilagene til denne forordning; for at lette gennemførelsen af de nødvendige foranstaltninger med henblik herpå skal Kommissionen godkende den tekniske tilpasning af disse bilag efter udvalgsproceduren i Rådets afgørelse 87/373/EØF af 13. juli 1987 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen ⁽¹⁾;

- 4) Artikel 12 ændres således:

- a) Stk. 2 affattes således:

»2. Den autoriserede installatør eller det autoriserede værksted forsyner de gennemførte plomberinger med et særligt mærke og indlæser desuden de elektroniske sikkerhedsdata, som gør det muligt at kontrollere, at kontrolapparaterne er i overensstemmelse med bilag I B: Hver medlemsstats kompetente myndigheder fører en fortegnelse over de anvendte mærker og elektroniske sikkerhedsdata.«

- (14) indførelsen af et nyt kontrolapparat medfører ændring af visse bestemmelser i direktiv 88/599/EØF ⁽²⁾ vedrørende gennemførelse af forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 —

- b) I stk. 3 indføjes ordene »og elektroniske sikkerhedsdata« efter ordet »mærker«.

⁽¹⁾ EFT L 197 af 18.7.1987, s. 33.

⁽²⁾ EFT L 325 af 29.11.1988, s. 55.

c) I stk. 4 ændres »bilag I« til »bilag I og I B«.

5) Artikel 13 affattes således:

»Artikel 13

Arbejdsgiveren og førerne sørger for, at kontrolapparatet fungerer rigtigt og anvendes korrekt, og det samme gælder for førerkortet, hvis føreren skal føre et køretøj, hvori der er monteret et kontrolapparat i overensstemmelse med forskrifterne i bilag I B.«

6) Artikel 14 ændres således:

a) Stk. 1 affattes således:

»1. Arbejdsgiveren udleverer til førerne af køretøjer, som er udstyret med et kontrolapparat i overensstemmelse med forskrifterne i bilag I, et tilstrækkeligt antal diagramark, idet der tages hensyn til disse diagramarks individuelle karakter, tjenestens varighed og pligten til at erstatte eventuelt beskadigede diagramark eller diagramark, der er inddraget af en kompetent tilsynsmyndighed. Arbejdsgiveren må til førerne kun udlevere diagramark, som svarer til en officielt godkendt model, og som kan anvendes i det i køretøjet installerede apparat.

Hvis køretøjet er udstyret med et kontrolapparat i overensstemmelse med forskrifterne i bilag I B, sørger arbejdsgiveren og føreren under hensyn til tjenestens varighed for, at den i bilag I B omhandlede udskrift kan foretages korrekt i tilfælde af kontrol.«

b) Følgende stykker tilføjes:

»3. Det i bilag I B omhandlede førerkort udstedes på førerens anmodning af den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor føreren har sin sædvanlige bopæl.

En medlemsstat kan kræve, at alle førere, der er underlagt bestemmelserne i Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85, og som har deres sædvanlige bopæl på den pågældende stats område, er i besiddelse af et førerkort.

a) I denne forordning forstås ved »sædvanlig bopæl« det sted, hvor en person sædvanligvis bor, det vil sige mindst 185 dage pr. kalenderår, på grund af et privat og erhvervsmæssigt tilhørsforhold eller — hvis der er tale om en person uden erhvervsmæssigt tilhørsforhold — på grund af et privat tilhørsforhold med snævre bånd mellem personen og det sted, hvor vedkommende bor.

En person, som har erhvervsmæssigt og privat tilhørsforhold til forskellige steder, og som derfor er nødsaget til skiftevis at tage ophold på forskellige steder i to eller flere medlemsstater, anses dog for at have sædvanlig bopæl på stedet for det private tilhørsforhold på betingelse af, at den pågældende regelmæssigt vender tilbage hertil. Denne sidste betingelse kræves ikke opfyldt, når den pågældende opholder sig i en medlemsstat med henblik på at udføre en arbejdsopgave af bestemt varighed.

b) Førerne fører bevis for deres sædvanlige bopæl ved ethvert egnet middel, navnlig identitetskort eller ethvert andet gyldigt dokument.

c) Såfremt de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor førerkortet er udstedt, nærer tvivl om gyldigheden af en erklæring om sædvanlig bopæl, der er afgivet på grundlag af de i litra b) anførte bevismidler, eller hvis de ønsker visse specifikke kontrolforanstaltninger, kan de kræve yderligere oplysninger eller beviser.

4. a) Medlemsstatens kompetente myndighed personaliserer førerkortet i overensstemmelse med bestemmelserne i bilag I B.

Af administrative grunde kan førerkortet højst være gyldigt i fem år.

Føreren må kun være indehaver af ét førerkort. Han må kun bruge sit eget personlige førerkort. Han må ikke benytte et førerkort, som er beskadiget eller udløbet.

Når et nyt førerkort udstedes til erstatning for det gamle, får det nye kort samme udstedelsesnummer, men indekset forøges med én. Den udstedende myndighed fører register over bortkomne eller beskadigede førerkort.

Hvis førerkortet beskadiges, bliver uanvendeligt, bortkommer eller stjæles, udsteder myndigheden et erstatningskort senest fem arbejdsdage efter at have modtaget en udførligt begrundet anmodning herom.

Hvis der indgives anmodning om fornyelse af et kort, der er ved at udløbe, udsteder myndigheden et nyt kort inden udløbsdatoen, såfremt anmodningen herom er blevet indsendt inden for den i artikel 15, stk. 1, andet afsnit, fastsatte frist.

- b) Førerkort udstedes kun til ansøgere, der er omfattet af bestemmelserne i forordning (EØF) nr. 3820/85.

- c) Førerkortet er personligt. Det kan kun inddrages eller tilbagekaldes i løbet af den fastsatte løbetid, hvis den kompetente myndighed i en medlemsstat konstaterer, at kortet er blevet forfalsket, at føreren anvender et kort, som han ikke er indehaver af, eller at kortet er udstedt på grundlag af urigtige oplysninger og/eller forfalskede dokumenter. Hvis en anden medlemsstat end den, der har udstedt kortet, inddrager eller suspenderer det, sender den pågældende medlemsstat kortet tilbage til myndighederne i udstedermedlemsstaten, idet den meddeler grunden til denne tilbagesendelse.

- d) Medlemsstaterne anerkender gensidigt de førerkort, de udsteder.

Når indehaveren af et gyldigt førerkort, der er udstedt af en medlemsstat, flytter sin sædvanlige bopæl til en anden medlemsstat, kan den pågældende anmode om at få sit kort udskiftet med et tilsvarende førerkort; i givet fald undersøger den medlemsstat, der foretager udskiftningen, om det forelagte kort fortsat er gyldigt.

De medlemsstater, der foretager udskiftning, sender det gamle kort tilbage til myndighederne i den medlemsstat, der har udstedt det, idet de meddeler grunden til denne tilbagesendelse.

- e) Når en medlemsstat erstatter eller udskifter et førerkort, registreres denne erstatning eller udskiftning samt alle yderligere erstatninger eller udskiftninger i denne medlemsstat.

- f) Medlemsstaterne træffer alle nødvendige forholdsregler for at undgå risiko for forfalskning af førerkort.

5. Medlemsstaterne sørger for, at de oplysninger, der er nødvendige for at kontrollere overholdelsen af forordning (EØF) nr. 3820/85 og Rådets direktiv 92/6/EØF af 10. februar 1992 om montering og anvendelse af hastighedsbegrænsende anordninger i visse klasser af motor-køretøjer i Fællesskabet (*), og som registreres af

kontrolapparater i overensstemmelse med bilag I B, opbevares i mindst 365 dage efter registreringen og kan stilles til rådighed på betingelser, der garanterer dataenes sikkerhed og nøjagtighed.

(*) EFT L 57 af 2.3.1992, s. 27.«

7) Artikel 15 ændres således:

a) I stk. 1:

— indsættes følgende afsnit efter første afsnit:

»Når førerne ønsker at forny deres førerkort, skal de indsende anmodning herom til de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor de har deres sædvanlige bopæl, senest femten arbejdsdage inden kortet udløber.«;

— indsættes følgende efter tredje afsnit:

»Hvis førerkortet beskadiges, bliver uanvendeligt, bortkommer eller stjæles, skal førerne inden for en frist på syv kalenderdage anmode de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor de har deres sædvanlige bopæl, om et nyt kort.«

b) Stk. 4 affattes således:

»4. Medlemsstaterne kan for køretøjer, der er registreret på deres område, tillade, at de under stk. 3, andet led, litra b) og c), omhandlede perioder alle noteres under tegnet □.«

c) Følgende tilføjes som stk. 5a:

»5a. Føreren indlæser i kontrolapparatet, der er i overensstemmelse med forskrifterne i bilag I B, nationalitetsmærket for det land, hvor han påbegynder, og for det land, hvor han afslutter den daglige arbejdstid. En medlemsstat kan imidlertid pålægge førerne af køretøjer, der udfører indlandstransport på landets område, ud over landets nationalitetsmærke at tilføje mere detaljerede geografiske betegnelser, hvis medlemsstaten inden den 1. april 1998 har underrettet Kommissionen herom, dog højst tyve i alt.

Føreren indlæser selv ovennævnte data, enten fuldstændig manuelt eller, hvis kontrolapparatet er forbundet med et satellitbaseret lokaliseringssystem, automatisk.«

d) I stk. 6, første afsnit, ændres ordet »Apparat« i begyndelsen af sætningen til »Det i bilag I definerede kontrolapparat«.

registrerede og/eller udprintede data forfalskes, fjernes eller ødelægges. Der må ikke i køretøjet findes indretninger, som kan anvendes til dette formål.«

e) Stk. 7 affattes således:

»7. Føreren af et køretøj, som er udstyret med et kontrolapparat i overensstemmelse med bilag I, skal på tilsynsmyndighedernes forlangende kunne forevise:

- diagramarkene for den pågældende uge og under alle omstændigheder arket for den sidste dag i den nærmest foregående uge, på hvilken han har kørt
- førerkortet, hvis han er indehaver af et sådant
- print fra det i bilag I B definerede kontrolapparat, hvis han i den i første led omhandlede periode har ført et køretøj, som er udstyret med et sådant kontrolapparat.

Føreren af et køretøj, der er udstyret med et kontrolapparat i overensstemmelse med bilag I B, skal på tilsynsmyndighedernes forlangende kunne forevise:

- sit personlige førerkort, og
- de diagramark, som svarer til den periode, der er nævnt i første afsnit, første led, hvis han i denne periode har ført et køretøj, som er udstyret med et kontrolapparat i overensstemmelse med bilag I.

En dertil bemyndiget person kan kontrollere overholdelsen af forordning (EØF) nr. 3820/85 ved at analysere diagramarkene, de viste eller udprintede data, som er registreret af kontrolapparatet eller førerkortet, eller, hvis dette ikke er muligt, ved at analysere ethvert andet dokument, der kan være med til at begrunde, at f. eks. en bestemmelse i artikel 16, stk. 2 og 3, ikke er blevet overholdt.«

f) Følgende tilføjes som stk. 8:

»8. Det er forbudt at forfalske, fjerne eller ødelægge optegnelserne på diagramarket, de data, der er oplagret i kontrolapparatets eller førerkortets datalager, samt de print fra kontrolapparatet, der er omhandlet i bilag I B. Det er også forbudt at manipulere med kontrolapparatet, diagramarket eller førerkortet, således at de

8) Artikel 16 ændres således:

a) Stk. 2 affattes således:

»2. Under en driftsforstyrrelse eller ved mangelfuld funktion af kontrolapparatet skal føreren på diagramarket eller diagramarkene eller på et særligt ark, der skal vedlægges enten diagramarket eller førerkortet, notere oplysningerne om tidsgrupperne, såfremt kontrolapparatet ikke længere registrerer eller udprinter disse fejlfrit.

Hvis et førerkort bortkommer, stjæles, beskadiges eller bliver uanvendeligt, sørger føreren ved kørslens afslutning for, at de oplysninger vedrørende tidsgrupper, som kontrolapparatet har registreret, printes ud, og at udskriften forsynes med oplysninger til identifikation af føreren (førerkortnummer og/eller navn og/eller kørekortnummer) samt underskrives.«

b) Følgende indføres som stk. 3:

»3. Hvis et førerkort beskadiges eller bliver uanvendeligt, sender føreren kortet tilbage til den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor han har sin sædvanlige bopæl. Tyveri af førerkortet skal anmeldes behørigt til de kompetente myndigheder i den stat, hvor tyveriet har fundet sted.

Bortkomst af et førerkort skal anmeldes behørigt til de kompetente myndigheder i den udstedende medlemsstat samt til de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor føreren har sin sædvanlige bopæl, når det ikke er den samme myndighed.

Føreren kan køre uden førerkort i højst 15 kalenderdage eller længere, hvis det er nødvendigt for at føre køretøjet tilbage til dets hjemsted, såfremt han kan godtgøre, at det er umuligt for ham at forevise eller anvende sit kort i denne periode.

Hvis myndighederne i den medlemsstat, hvor føreren har sin sædvanlige bopæl, ikke er de samme som dem, der har udstedt hans kort, og hvis de skal forny, erstatte eller udskifte førerkortet, underretter disse myndigheder de myndigheder, der har udstedt det gamle kort, om de nøjagtige grunde til fornyelsen, erstatningen eller udskiftningen.«

9) Artikel 17 affattes således:

»Artikel 17

1. De ændringer, der er nødvendige for tilpasning af bilagene til den tekniske udvikling, vedtages efter fremgangsmåden i artikel 18.

2. De tekniske specifikationer vedrørende følgende punkter i bilag I B vedtages snarest og om muligt inden den 1. juli 1998 efter samme fremgangsmåde:

a) kapitel II:

- litra d), punkt 17:
visning og printning af systemfejl i kontrolapparatet
- litra d), punkt 18:
visning og printning af systemfejl ved førerkortet
- litra d), punkt 21:
visning og printning af sammenfattende rapporter

b) kapitel III:

- litra a), punkt 6.3:
gældende standarder for beskyttelse af elektronik i motorkøretøjer mod elektriske forstyrrelser og magnetfelter
- litra a), punkt 6.5:
beskyttelse (sikkerhed) af det samlede system
- litra c), punkt 1:
advarselssignaler i tilfælde af interne funktionsfejl i kontrolapparatet
- litra c), punkt 5:
advarselssignalernes udformning
- litra f):
maksimale fejltolerancer

c) kapitel IV, punkt A:

- nr. 4:
standarder
- nr. 5:
sikkerhed, herunder databeskyttelse
- nr. 6:
temperaturskala
- nr. 8:
elektriske specifikationer

— nr. 9:

kortets logiske struktur

— nr. 10:

funktioner og kommandoer

— nr. 11:

grundfiler

samt kapitel IV, punkt 8

d) kapitel V:

printer og standardudskrifter.«

10) Artikel 18 affattes således:

»Artikel 18

1. Når der henvises til fremgangsmåden i denne artikel, bistår Kommissionen af et udvalg, der består af repræsentanter for medlemsstaterne, og som har Kommissionens repræsentant som formand.

2. Kommissionens repræsentant forelægger udvalget et udkast til de foranstaltninger, der skal træffes. Udvalget afgiver en udtalelse om dette udkast inden for en frist, som formanden kan fastsætte under hensyn til, hvor meget det pågældende spørgsmål haster. Det udtaler sig med det flertal, der er fastsat i traktatens artikel 148, stk. 2, for vedtagelse af afgørelser, som Rådet skal træffe på forslag af Kommissionen. Ved afstemninger i udvalget tillægges de stemmer, der afgives af repræsentanterne for medlemsstaterne den vægt, der er fastlagt i nævnte artikel. Formanden deltager ikke i afstemningen.

3. a) Kommissionen vedtager de påtænkte foranstaltninger, når de er i overensstemmelse med udvalgets udtalelse.

b) Er de påtænkte foranstaltninger ikke i overensstemmelse med udvalgets udtalelse, eller er der ikke afgivet nogen udtalelse, forelægger Kommissionen straks Rådet et forslag til de foranstaltninger, der skal træffes. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Har Rådet ved udløbet af en frist på tre måneder fra forslagens forelæggelse ikke truffet nogen afgørelse, vedtages de foreslåede foranstaltninger af Kommissionen.«

11) Bilag I B, der findes som bilag til denne forordning, indsættes.

Artikel 2

1. a) De køretøjer, der tages i brug for første gang fireogtyve måneder efter datoen for offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* af den retsakt, som skal vedtages i medfør af artikel 17, stk. 2, i forordning (EØF) nr. 3821/85, som ændret ved nærværende forordning, skal være forsynet med et kontrolapparat, der er i overensstemmelse med forskrifterne i bilag I B til forordning (EØF) nr. 3821/85.

b) Fra datoen for ikrafttrædelsen af bestemmelserne i litra a) er køretøjer til personfordring, der har mere end otte siddepladser ud over førersædet og en tilladt totalvægt på over ti tons, samt lastbiler med en tilladt totalvægt på over tolv tons, som er indregistreret for første gang efter den 1. januar 1996, ved udskiftning af kontrolapparatet underlagt bestemmelserne i bilag I B til forordning (EØF) nr. 3821/85, hvis der udelukkende anvendes elektrisk overførsel af signaler til det kontrolapparat, de er udstyret med.

2. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at kunne udstede førerkort senest 21 måneder efter offentliggørelse af den i stk. 1, litra a), omhandlede retsakt.

3. Hvis der tolv måneder efter offentliggørelsen af den i stk. 1 omhandlede retsakt ikke er meddelt EF-typegodkendelse til noget kontrolapparat, der er i overensstemmelse med forskrifterne i bilag I B til forordning (EØF) nr. 3821/85, forelægger Kommissionen Rådet et forslag om forlængelse af fristerne i stk. 1 og 2.

4. Førere, der inden den i stk. 2 omhandlede dato fører et køretøj udstyret med et kontrolapparat i overensstemmelse med bilag I B til forordning (EØF) nr. 3821/85, og som de kompetente myndigheder endnu ikke har kunnet udstede et førerkort til, udprinter ved afslutningen af den daglige arbejdstid de data vedrørende tidsgrupper, som kontrolapparatet har registreret, anfører på udskriften oplysninger til identifikation af føreren (navn og/eller kørekortnummer) samt underskriver denne.

Artikel 3

I direktiv 88/599/EØF foretages følgende ændringer:

1) Artikel 3, stk. 2, affattes således:

»2. Vejkontrollen omfatter:

— daglige køretider, pauser og daglige hviletider. Hvis der foreligger tydelige tegn på uregelmæssigheder, omfatter den ligeledes diagrammarkene for de foregående dage, der skal være til stede i køretøjet i overensstemmelse med artikel 15, stk. 7, i forordning (EØF) nr. 3821/85, som ændret ved forordning (EØF) nr. .../98 (*), og/eller de data, der for samme periode er lagret i det førerkort og/eller datalageret i det kontrolapparat, som opfylder bestemmelserne i bilag I B

— for den forordning (EØF) nr. 3821/85, artikel 15, stk. 7, omhandlede periode om nødvendigt køretøjets eventuelle overskridelser af den tilladte hastighed defineret som alle perioder på over 1 minut med over 90 km/t for N₃-køretøjer eller 105 km/t for M₃-køretøjer, idet N₃- og M₃-køretøjer defineres som i bilag I til direktiv 70/156/EØF (**)

— om nødvendigt køretøjets øjeblikkelige hastighed som registreret af kontrolapparatet i løbet af de senest foregående 24 timers brug af køretøjet

— i givet fald den sidste ugentlige hviletid

— sikring af, at kontrolapparatet fungerer korrekt (påvisning af eventuel manipulation med kontrolapparatet og/eller førerkortet og/eller diagrammarkene) eller i givet fald, at de i artikel 14, stk. 5, i forordning (EØF) nr. 3820/85 nævnte dokumenter er til stede.

(*) Rådets forordning (EF) nr. .../98 af ... om ændring af forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport og direktiv 88/599/EØF vedrørende gennemførelse af forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 (EFT L ...).

(**) Rådets direktiv 70/156/EØF af 6. februar 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil (EFT L 42 af 23.2.1970, s. 1). Direktivet er senest ændret ved direktiv 97/27/EF (EFT L 233 af 25.8.1997, s. 1).«

2) Artikel 4, stk. 3, affattes således:

»3. Med henblik på gennemførelsen af denne artikel skal kontrol, der foretages af de kompetente myndigheder i disses lokaler på grundlag af relevante doku-

menter og/eller oplysninger, som virksomhederne indgiver på myndighedernes anmodning, have samme status som kontrol, der udføres i virksomhedernes lokaler.«

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i . . . , den . . .

Artikel 4

Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

På Rådets vegne

Formand

BILAG

»BILAG I B

FORSKRIFTER FOR KONSTRUKTION, AFPRØVNING, MONTERING OG EFTERSYN

I. DEFINITIONER

I dette bilag forstås ved:

a) **Kontrolapparat**

Det samlede udstyr, der skal monteres i motorkøretøjer for hel- eller halvautomatisk at vise, registrere og oplagre oplysninger om deres kørsel og om bestemte perioder i deres føreres arbejdstid. Udstyret omfatter kabler, sensorer, en elektronisk enhed til registrering af førerdata, en (to) kortlæser(e), hvori der kan indsættes et eller to førerkort, en indbygget eller selvstændig printer, visualiseringsinstrumenter, en anordning til dataoverførsel, en anordning til at vise eller printe information efter ønske og en anordning til indlæsning af, hvor den daglige arbejdstid er indledt og afsluttet.

b) **Datalager**

Et elektronisk oplagringssystem, der er indbygget i kontrolapparatet, og som kan oplagre mindst 365 kalenderdage. Datalagret skal være sikret på en sådan måde, at ikke-autoriseret adgang til og manipulation med dataene forhindres og forsøg herpå afsløres.

c) **Førerkort**

En udtagelig dataoverførsels- og oplagringseenhed, som myndighederne i medlemsstaterne udsteder til hver enkelt fører for at kunne identificere denne, og for at vigtige data kan oplagres. Førerkortets format og tekniske specifikationer skal være i overensstemmelse med kravene i dette bilags kapitel IV.

d) **Kontrolapparatets konstant**

Den karakteristiske størrelse, der angiver talværdien af det indgangssignal, som kræves for at vise og registrere en tilbagelagt afstand på 1 km. Denne konstant skal udtrykkes enten i omdrejninger pr. km ($k = \dots$ omdr./km) eller impulser pr. kilometer ($k = \dots$ imp/km).

e) **Motorkøretøjets vejdrejetal**

Den karakteristiske størrelse, der angiver talværdien af det udgangssignal, som udsendes af den motorkøretøjsdel, der forbinder kontrolapparatet med køretøjet (gearkassens udgangsaksel eller hjulakslen), mens det tilbagelægger en afstand på 1 km under normale prøvebetingelser (se kapitel VII, litra e)). Vejdrejetallet udtrykkes enten i omdrejninger pr. km ($w = \dots$ omdr./km) eller impulser pr. kilometer ($w = \dots$ imp/km).

f) **Køretøjets effektive dækperiferi**

Gennemsnittet af den afstand, hvert enkelt af køretøjets trækkende hjul tilbagelægger ved en fuld omdrejning. Disse afstande skal måles under normale prøvebetingelser (se kapitel VII, litra e)) og udtrykkes ved hjælp af formlen »1 = ... mm«; disse afstande kan eventuelt måles på grundlag af en teoretisk beregning under hensyn til det maksimale tilladte akseltryk.

g) **Værkstedskort**

En udtagelig dataoverførsels- og dataoplagringseenhed, der benyttes i kontrolapparatets kortlæser, og som af medlemsstaternes myndigheder udstedes til de organer, de autoriserer. Ved hjælp af dette kort er det muligt at identificere kontrolorganet samt af afprøve, justere og programmere kontrolapparatet.

h) Kontrollkort

En udtagelig dataoverførsels- og dataoplagringsenhed, der benyttes i kontrolapparatets kortlæser og af medlemsstaternes myndigheder udstedes til de kompetente myndigheder, for at de kan få adgang til de data, der er oplagret i datalageret eller i førerkortene, med henblik på læsning, printning og/eller overførsel.

i) Virksomhedskort

En udtagelig dataoverførsels- og dataoplagringsenhed, der er udstedt af medlemsstaternes kompetente myndigheder til ejerne af køretøjer, der er udstyret med kontrolapparater.

Med virksomhedskortet kan man vise, overføre og printe de data, der er oplagret i det eller de kontrolapparater, der er monteret i virksomhedens køretøj(er).

j) Kalenderdag

En dag fra kl. 00.00 til kl. 24.00. Alle kalenderdage går efter UTC-tid (koordineret verdenstid).

k) Dataoverførsel

Kopiering af en del af eller et komplet sæt af data, der er oplagret i køretøjets eller førerkortets datalager. Der må ikke ændres eller slettes nogen oplagrede data ved overførslen.

Overførte data skal være sikret på en sådan måde, at forsøg på datamanipulation kan afsløres; det skal være muligt at påvise de overførte datas oprindelse.

Overførte data holdes i et format, der kan bruges af enhver autoriseret person.

l) Køretøjsidentifikation

Tal, der gør det muligt at identificere køretøjet på grundlag af dets identifikationsnummer (VIN) eller registreringsnummer (VRN).

II. KONTROLAPPARATETS GENERELLE EGENSKABER OG FUNKTION

Apparatet skal kunne registrere, oplagre, vise og printe følgende:

a) Registrering og oplagring i datalageret

1. Den afstand, køretøjet har tilbagelagt, med 1 km's nøjagtighed
2. Køretøjets hastighed:
 - 2.1. Køretøjets øjeblikkelige hastighed med en målefrekvens på 1 s i de sidste 24 timer, hvor køretøjet har været brugt
 - 2.2. Perioder med overskridelse af den højest tilladte hastighed defineret som alle perioder på over 1 minut, hvor køretøjets hastighed overskrider 90 km/t for N₃-køretøjer eller 105 km/t for M₃-køretøjer (med tidspunkt, dato, højeste hastighed, og gennemsnitlig hastighed i dette tidsrum)
3. Køretider (tidspunkter og datoer) med 1 minuts nøjagtighed
4. Øvrige arbejdstider eller rådighedsperioder (tidspunkter og datoer med 1 minuts nøjagtighed)
5. Pauser og daglige hviletider (tidspunkter og datoer) med 1 minuts nøjagtighed
6. I tilfælde af elektroniske kontrolapparater, som drives af elektriske signaler fra vejstræknings- eller hastighedssensoren, enhver afbrydelse på over 100 millisekunder af kontrolapparatets strømforsyning (undtagen til belysning), af vejstræknings- og hastighedssensorens strømforsyning og enhver afbrydelse af signalforbindelsen til vejstræknings- og hastighedssensoren, med dato, tidspunkt, varighed og førerkortets udstedelsesnummer

7. Førerkortets udstedelsesnummer med tidspunkter og datoer for indsættelse og udtagelse af kortet
8. For hvert førerkort, der indsættes for første gang, efter at det har været anvendt i andet kontroludstyr:
 - Køretid siden sidste pause eller hvileperiode
 - Køretid pr. dag efter sidste hvileperiode på mindst otte timer
 - Køretider pr. dag mellem to hvileperioder på mindst otte timer i de foregående 27 kalenderdage med dato, tidspunkt og varighed
 - Samlet køretid i den indeværende og den foregående uge og samlet køretid i de to foregående afsluttede uger
 - Hvileperioder på mindst otte timer den pågældende dag og de foregående 27 kalenderdage, i hvert enkelt tilfælde med nøjagtig angivelse af dato, tidspunkt og varighed
 - De førte køretøjers registreringsnummer (VRN)
9. Dato, tidspunkt og varighed af kørsel uden indsat eller fungerende førerkort
10. De registrerede data vedrørende stedet for arbejdsdagens indledning og afslutning
11. Automatisk påviste systemfejl i kontrolapparatet, med dato, tidspunkt og førerkortets udstedelsesnummer
12. Fejl ved førerkortet med dato, tidspunkt og førerkortets udstedelsesnummer
13. Nummeret på den autoriserede installatørs eller det autoriserede værksteds værkstedskort med mindst datoen på det seneste monteringseftersyn og/eller periodiske eftersyn af kontrolapparat i henhold til kapitel VII, litra c) og d)
14. Kontrollkortnummeret med datoen for kontrollkortets indsættelse og kontroltypen (visning, printing, dataoverførsel). Periode for eventuel dataoverførsel skal registreres
15. Tidsjustering med dato, tidspunkt og kortets udstedelsesnummer
16. Førerstatus (én fører/førerhold — fører/fører)

b) Oplagring på førerkortet

1. De vigtigste data for perioderne i litra a), punkt 3, 4 og 5, i en periode, der omfatter mindst de sidste 28 kalenderdage, kombineret med registreringsnummeret (VRN) på det førte køretøj og dataene i litra a), punkt 10, 14 og 16
2. Begivenheder og fejl i henhold til litra a), punkt 6, 11 og 15, med registreringsnummeret (VRN) på det førte køretøj
 - 2.1. Dato og tidspunkt for indsættelse og udtagelse af førerkortet og den afstand, der er tilbagelagt i den tilsvarende periode
 - 2.2. Dato og tidspunkt for indsættelse og udtagelse af kortet for den anden af to førere med kortets udstedelsesnummer
3. Registreringen og oplagringen på førerkortet skal ske på en sådan måde, at dataene ikke kan forfalskes

c) Dataregistrering og -oplagring i køretøjer, som føres af to førere

Hvis køretøjet benyttes af to førere, skal køretiden i litra a), punkt 3, registreres og oplagres i datalageret og på den førers førerkort, som fører køretøjet. Apparatet skal desuden registrere og oplagre oplysningerne i litra a), punkt 4 og 5, i datalageret og på de to førerkort samtidig, men adskilt

d) Visning og printning til autoriseret bruger

1. Førerkortets udstedelsesnummer og udløbsdato
2. For- og efternavn på indehaveren af førerkortet
3. Køretid siden sidste pause eller hvileperiode
4. Samlet køretid den pågældende dag efter sidste hvileperiode på mindst otte timer
5. Køretid pr. dag mellem to hvileperioder på mindst otte timer i de foregående 27 dage, hvor føreren har kørt, med dato, tidspunkt og varighed
6. Samlet køretid i den indeværende og den foregående uge og samlet køretid i de to foregående afsluttede uger
7. De øvrige arbejds- og rådighedsperioder
8. Hvileperioder på mindst otte timer den pågældende dag og de foregående 27 dage, i hvert enkelt tilfælde med nøjagtig angivelse af dato, tidspunkt og varighed
9. Registreringsnummeret (VRN) på de køretøjer, føreren har anvendt i mindst de sidste 28 kalenderdage, sammen med tilbagelagt afstand pr. køretøj og pr. dag, tidspunkt for første indsættelse og sidste udtagelse af førerkortet og tidspunkt for køretøjsskifte
10. Tidsjustering med dato, tidspunkt og kortets udstedelsesnummer
11. Afbrydelse af kontrolapparatets strømforsyning med dato, tidspunkt, varighed og førerkortets udstedelsesnummer (som defineret i litra a), punkt 6)
12. Sensorafbrydelse med dato, tidspunkt, varighed og førerkortets udstedelsesnummer (som defineret i litra a), punkt 6)
13. Det førte køretøjs identifikationsnummer (VIN) og/eller registreringsnummer (VRN)
14. Kørsel uden førerkort som defineret i litra a), punkt 9, i de sidste 28 kalenderdage
15. De oplagrede data om føreren som defineret i litra c)
16. De registrerede data om indledningen og afslutningen af den daglige arbejdstid
17. Automatisk påviste systemfejl i kontrolapparatet med dato, tidspunkt og førerkortets udstedelsesnummer
18. Fejl ved førerkortet med dato, tidspunkt og førerkortets udstedelsesnummer
19. Kontrollkortnummer med datoen for indsættelse af kontrollkortet og kontroltype (visning, printning og dataoverførsel). Periode for eventuel dataoverførsel skal registreres.
20. For høj hastighed som defineret i litra a), punkt 2.2, med dato, tidspunkt og førerkortets udstedelsesnummer for den indeværende uge samt under alle omstændigheder sidste dag i den foregående uge.
21. Sammenfattende rapporter, der bl. a. gør det muligt at kontrollere overholdelsen af forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 samt direktiv 88/599/EØF.

III. KONSTRUKTIONS- OG FUNKTIONSKRAV TIL KONTROLAPPARATET**a) Almindelige bestemmelser**

- 1.1. Udstyr, som indsættes i eller tilsluttes kontrolapparatet, må ikke forstyrre eller kunne forstyrre kontrolapparatets funktion, uanset om udstyret er godkendt eller ej. Kontrolapparatet skal forelægges til godkendelse med dette eventuelt indsatte udstyr.

- 1.2. Kontrolapparatet skal kunne fungere korrekt under alle de klimatiske forhold, der normalt forekommer i Fællesskabet.

2. *Materialer*

- 2.1. Alle kontrolapparatets komponenter skal bestå af materialer af tilstrækkelig stabilitet og mekanisk styrke samt af tilstrækkelig elektrisk og magnetisk konstans.
- 2.2. Enhver ændring af apparatets komponenter eller af de materialer, der bruges til dets fremstilling, skal inden brugen godkendes af den myndighed, som har typegodkendt kontrolapparatet.

3. *Måling af den tilbagelagte afstand*

Den tilbagelagte afstand kan måles og registreres:

- ved både fremadkørsel og bagudkørsel, eller
- ved fremadkørsel alene.

Registrering af bagudkørsel må under ingen omstændigheder påvirke de øvrige registreringers klarhed og nøjagtighed.

4. *Måling af hastigheden*

- 4.1. Hastighedsmålerens måleområde skal være angivet i typegodkendelsesattesten.
- 4.2. Måleanordningens egenfrekvens og dæmpning skal være således afpasset, at de instrumenter, der viser og registrerer hastigheden, inden for måleområdet kan følge accelerationsændringer på indtil 2 m/s^2 inden for de accepterede tolerancer.

5. *Måling af tiden (ur)*

Tiden måles digitalt. Justering udføres (om nødvendigt) på et autoriseret værksted. Tiden angives inde i uret som UTC-tid. Føreren kan ændre tidsangivelsen, således som den vises på skærmen.

- 5.1. Tidsmålingen sker automatisk i kontrolapparatet.
- 5.2. Uret i datalagret kan kun stilles, når det autoriserede værksteds kort indsættes.

6. *Belysning og beskyttelse*

- 6.1. Apparatets visuelle instrumenter skal være forsynet med tilstrækkelig, blændfri belysning.
- 6.2. For at sikre normale driftsbetingelser skal alle apparatets indvendige dele være beskyttet mod fugt og støv. Desuden skal de ved plomberbare kasser være beskyttet mod indgreb.
- 6.3. Der skal sørges for beskyttelse mod elektriske forstyrrelser og magnetfelter i overensstemmelse med standarderne for elektronik i motorkøretøjer.
- 6.4. De kabler, der forbinder kontrolapparatet med transmitteren, skal være beskyttet ved elektronisk overvågning, f. eks. signalkryptering, hvormed der i den pågældende del af systemet kan påvises tilstedeværelsen af anordninger, der ikke er nødvendige for, at kontrolapparatet kan fungere korrekt, og som, når de tilsluttes eller sættes i gang, kan forhindre nøjagtig brug af apparatet ved kortslutning eller afbrydelse eller ændring af de elektroniske data fra hastigheds- og vejstræknings-sensoren eller ved dublering af godkendte anordninger.

6.5. Det samlede system, herunder forbindelsen til hastigheds- og vejstrækningssensoren, skal være beskyttet mod manipulation.

6.6. Kontrolapparatet skal selv kunne opdage eventuelle fejl.

b) Visuelle instrumenter

Angivelserne skal kunne aflæses på kontrolapparatets yderside, og aflæsningen skal være sikker, let og utvetydig, også når der er to førere.

Skærmen skal efter ønske kunne vise dataene i kapitel II, litra d). Dette kan ske selektivt eller sekventielt.

c) Advarselssignaler

1. En advarsel til føreren i mindst 30 sek., hvis køretøjet benyttes
 - uden indsat førerkort
 - med et dårligt fungerende kort
 - med førerkortet indsat forkert i kortlæseren
 - hvis kontrolapparatet har opdaget en eller flere interne funktionsfejl, især de i kapitel II, litra d), punkt 17 og 18, nævnte
 - med højere hastighed end den godkendte som defineret i kapitel II, litra a), punkt 2.2.
2. En advarsel til føreren, inden fire og en halv times kørsel pr. køretidsperiode og ni timers daglig køretid overskrides, 15 minutter inden og på det tidspunkt, da grænsen overskrides.
3. En advarsel til føreren 15 minutter inden det tidspunkt, hvor han undlader at overholde otte timers daglig hvileperiode inden for de sidste 24 timer, og når dette tidspunkt indtræder.
4. Yderligere advarsler kan indbygges, hvis ejeren af køretøjet ønsker det.
5. Advarselssignalernes udformning

Advarslerne kan være enten akustiske eller visuelle eller begge dele og skal kunne genkendes klart af føreren.

d) Datalager

1. Oplagring af tidsperioderne i henhold til kapitel II, litra a), punkt 3, 4 og 5, skal ske ved enhver ændring af aktivitet eller status.
2. Køretidsperioderne skal altid oplagres automatisk, så snart køretøjet er i bevægelse.
3. De øvrige i forordningens artikel 15, stk. 3, andet led, litra b), c) og d), angivne tidsperioder skal altid oplagres adskilt, eventuelt ved hjælp af en omskifter.

e) Påskrifter

1. Kontrolapparatets instrumenter skal være forsynet med følgende påskrifter:
 - i nærheden af afstandsmålerens værdiangivelse angives afstandsmåleenheden ved hjælp af forkortelsen »km«
 - i nærheden af hastighedsangivelsen påskriften »km/t«

2. Typepladen skal være synlig på kontrolapparatet og forsynet med følgende påskrifter:

- fabrikantens navn og adresse
- fabriksnummer og fremstillingsår
- kontrolapparattypens godkendelsesmærke
- kontrolapparatets konstant, angivet ved »k = . . .omdr./km« eller »k = . . .imp/km«
- eventuelt hastighedsmåleområdet i den i punkt 1 angivne form.

Disse oplysninger kan også vises på kontrolapparatet efter ønske.

f) **Maksimalt fejltolerancer (visuelle instrumenter og registreringsinstrumenter)**

1. De maksimale tolerancer vedrører tilbagelagt afstand, hastighed og tid og måles ved prøvestandsforsøg inden montering samt under de i kapitel VII anførte betingelser ved montering, ved periodiske eftersyn og under driften.
2. De i punkt 1 nævnte maksimale tolerancer gælder mellem de yderpunkter i temperaturer, der svarer til de klimatiske forhold, som normalt forekommer i Fællesskabet.

IV. KORT

A. FØRERKORT

1. Indsættelse/udtagelse

Kontrolapparatet skal være således indrettet, at førerkortet fastlåses i sin position ved selve indsættelsen i kortlæseren, og at de relevante førerkortdata automatisk oplagres i kontrolapparatets datalager. Frigivelse af førerkortet må kun kunne finde sted, når køretøjet holder stille, og når de relevante data er blevet oplagret på førerkortet.

2. Førerkortets datalagerkapacitet

Førerkortet skal have kapacitet til i mindst 28 kalenderdage at oplagre dataene i kapitel II, litra c), for den faktiske fører. Er datakortet fuldt, skal nye data erstatte de ældste data.

3. Synlige data

Side 1 skal indeholde

- a) ordet »førerkort« med store bogstaver på det eller de sprog, der benyttes i den udstedende medlemsstat

»førerkort« på de andre fællesskabssprog trykt så de danner baggrunden på kortet:

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

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

- b) (evt.) navnet på den udstedende medlemsstat
- c) den udstedende medlemsstats nationalitetsmærke, trykt i negativ i blå rektangel og omgivet af tolv gule stjerner; nationalitetsmærkerne er følgende:

B	Belgien
DK	Danmark
D	Tyskland
GR	Grækenland
E	Spanien
F	Frankrig
IRL	Irland
I	Italien
L	Luxembourg
NL	Nederlandene
A	Østrig
P	Portugal
FIN	Finland
S	Sverige
UK	Det Forenede Kongerige

- d) følgende data, der er specifikke for det udstedte kort:

1. Førerens efternavn
2. Fornavn(e)
3. Fødselsdato og fødested
4. a) Kortets udstedelsesdato
 - b) Kortets udløbsdato
 - c) Den udstedende myndighed (kan trykkes på side 2)
 - d) (evt.) Nummer, der er forskelligt fra nummeret under punkt 5, til administrative formål
5. a) Kørekortets nummer, også nummeret på eventuelt erstatningskørekort
 - b) Førererkortets udstedelsesnummer, også indeksnummeret på eventuelt erstatningsførererkort
6. Førerens fotografi
7. Førerens underskrift
8. (evt.) førerens sædvanlige bopæl eller postadresse.

Dataene i punkt 1, 2, 3, 4, litra b), 5, litra a) og 5, litra b) oplagres også i førererkortets datalager.

Side 2 skal indeholde

- a) en forklaring til de nummererede punkter, der findes på kortets side 1 og 2

Førerkortets forskellige elementer skal udelukke risiko for forfalskning eller manipulation og afsløre forsøg herpå.

6. Temperaturskala

Fører kortet skal kunne fungere korrekt under alle de klimatiske forhold, som normalt forekommer i Fællesskabet.

7. Levetid

Kortet skal kunne fungere korrekt i fem år, hvis det anvendes i overensstemmelse med de miljømæssige og elektriske specifikationer.

8. Elektriske specifikationer

Kortets elektriske specifikationer svarer til de specifikationer, der gælder for elektronik i køretøjer.

9. Fører kortets logiske struktur

Kortets logiske struktur skal være således, at der er sikkerhed for, at kortet fungerer efter hensigten og er kompatibelt med alle former for kontrolapparater, der er i overensstemmelse med dette bilag.

10. Funktioner og kommandoer

Funktioner og kommandoer knyttet til kortet omfatter samtlige de i kapitel I, litra c), og kapitel II, litra b), nævnte funktioner.

11. Grundfiler

Grundfilerne er specificeret i de i punkt 4 nævnte standarder.

12. Særlige bestemmelser

Medlemsstaterne kan efter at have rådført sig med Kommissionen tilføje farve eller mærker som f.eks. nationale symboler og sikkerhedsfeatures, uden at dette berører de øvrige bestemmelser i bilaget.

B. VÆRKSTEDSKORT, KONTROLKORT OG VIRKSOMHEDSKORT

Værkstedskort, kontrolkort og virksomhedskort skal være således specificeret, at de fungerer korrekt i forbindelse med den anvendelse, der omhandles i kapitel I, henholdsvis litra g), h) og i), og er kompatible med alle kontrolapparater, der er i overensstemmelse med dette bilag. Kortene skal være således udformet, at de kun giver adgang for en godkendt bruger og kun i forbindelse med de funktioner, som det enkelte kort tjener.

V. PRINTER OG STANDARDUDSKRIFTER

1. Printerne skal være således udformet, at de i kapitel II, litra d), nævnte data printes så tydeligt, at der ikke er fare for fejllæsning. Udskrifterne skal være klart læselige og identificerbare under normale opbevaringsforhold i mindst et år.

De skal bevare deres format og deres registreringer under normale luftfugtigheds- og temperaturforhold.

Desuden skal udskrifterne kunne påføres påtegninger i hånden, f. eks. førerens underskrift.

2. Udskrifternes mindstestørrelse skal uanset deres form give mulighed for anførelse af de i kapitel II, litra d), nævnte oplysninger.

Hvis flere udskrifter skal læses i sammenhæng for at rumme den fornødne datakapacitet, skal de hænge sammen på en sådan måde, at data, som printes ved overgangen, ikke afbrydes og dermed kan misforstås.

VI. MONTERING AF KONTROLAPPARATET

a) **Montering**

1. Kontrolapparatet skal være beskyttet mod hændelig beskadigelse.
2. Autoriserede personer skal kunne tilpasse kontrolapparatets konstant til køretøjets vejdrejetal gennem en egnet justeringsanordning, der kaldes en adapter.

Køretøjer med to eller flere akseludvekslinger skal være forsynet med en omskifter, der automatisk bringer de forskellige reduktionsforhold i overensstemmelse med det, køretøjets kontrolapparat er blevet justeret til.

b) **Monteringsplade**

Når apparatet er blevet kontrolleret efter monteringen, anbringes en monteringsplade klart synligt på eller ved siden af apparatet. Hver gang en autoriseret installatør eller et autoriseret værksted har foretaget eftersyn, som kræver ændring af apparatets kalibrering, anbringes en ny plade i stedet for den tidligere.

Pladen skal være forsynet med mindst følgende oplysninger:

- den autoriserede installatørs eller det autoriserede værksteds navn og adresse eller firmanavn
- køretøjets vejdrejetal efter formelen »w = . . .omdr./km« eller »w = imp/km«
- den effektive dækperiferi efter formelen »l = . . . mm«
- tidspunktet for bestemmelse af køretøjets vejdrejetal og måling af dets effektive dækperiferi
- de sidste otte cifre i køretøjets chassisnummer.

c) **Plombering**

1. Følgende dele skal være plomberet:
 - a) tilslutninger, hvis afbrydelse medfører ændringer, som ikke kan konstateres, eller tab af data
 - b) afdækninger, som giver adgang til kredsløb eller mekanismer, hvis ændring vil indvirke på kontrolapparatets korrekte funktion, eller som muliggør en ikke-godkendt ændring af kontrolapparatets egenskaber
 - c) monteringspladen, medmindre den er anbragt således, at den ikke kan fjernes, uden at påskriften ødelægges.
2. Under alle omstændigheder skal det af typegodkendelsesattesten fremgå, hvor der er foretaget plombering, og det skal ved udstedelsen af attesten kontrolleres, at plomberingerne er effektive.
3. De plomberinger, som nævnes i punkt 1 b), kan fjernes:
 - i nødstilfælde
 - for at montere, justere eller reparere en hastighedsbegrænsende anordning eller en anden anordning, som bidrager til trafiksikkerheden, forudsat kontrolapparatet stadig fungerer pålideligt og korrekt og plomberes igen af den autoriserede installatør eller det autoriserede værksted (ifølge kapitel VII) straks efter, at den hastighedsbegrænsende eller trafiksikkerhedsskabende anordning er monteret, eller i andre tilfælde senest inden 7 dage.

Hver gang disse plomber brydes, udfærdiges en skriftlig begrundelse, som skal stilles til den kompetente myndigheds rådighed.

VII. KONTROL OG EFTERSYN

a) Autorisation af kontrolstationer (installatører og værksteder)

Medlemsstaterne udpeger de foretagender, der skal udføre kontrol og eftersyn.

b) Attestering af nye eller reparerede instrumenter

For hvert enkelt nyt eller repareret instrument attesteres den korrekte funktion og nøjagtige visning og registrering inden for grænserne i kapitel III, litra f), punkt 1, ved hjælp af den i kapitel VI, litra c), punkt 1, foreskrevne plombering eller tilsvarende digitale oplysninger i kontrolapparatets datalager.

c) Kontrol og programmering ved monteringen

1. Når kontrolapparatet monteres i et køretøj, skal både det og monteringen opfylde bestemmelserne for maksimale tolerancer i kapitel III, litra f), punkt 2.
2. Der skal foretages følgende programmering af kontrolapparatet:
 - tidspunktet for monteringskontrollen
 - UTC-tid (koordineret verdenstid)
 - køretøjets identifikations- og registreringsnummer (VIN/VRN)
 - nummeret på den autoriserede installatørs eller det autoriserede værksteds værkstedskort.

d) Periodisk eftersyn

1. Periodisk eftersyn af apparater, som er monteret i køretøjer, foretages efter reparation af apparatet, efter ændring af køretøjets vejdrejetal, efter ændring af den effektive dækperiferi eller mindst en gang inden for to år efter sidste eftersyn og kan udføres sammen med den tekniske kontrol af køretøjerne.

Ved disse eftersyn kontrolleres mindst:

- at kontrolapparatet fungerer korrekt, herunder også dataoverførslen til og fra værkstedskortet
 - at bestemmelserne i kapitel III, litra f), punkt 2, om de maksimale tolerancer er overholdt ved monteringen
 - at kontrolapparatet er forsynet med typegodkendelsesmærke
 - at monteringspladen er anbragt
 - at plomberne på apparatet og anlæggets øvrige dele er intakte
 - den faktiske dækperiferi.
2. Der foretages følgende programmering af kontrolapparatet:
 - tidspunktet for den periodiske kontrol
 - UTC-tid (koordineret verdenstid)
 - køretøjets identifikations- og registreringsnummer (VIN/VRN)
 - nummeret på det autoriserede værksteds værkstedskort.
 3. Eftersynet skal omfatte udskiftning af monteringspladen, eller tilsvarende digitale oplysninger i kontrolapparatets datalager.

e) Måling af fejl

Måling af fejl, som opstår under montering og drift, udføres under følgende betingelser, der skal betragtes som standardprøvebetingelser:

- ubelastet køretøj i køreklar stand
 - dæktryk i overensstemmelse med fabrikantens angivelser
 - dæktryk inden for de tilladte grænser i national lovgivning
 - køretøjets bevægelse: køretøjet skal bevæge sig frem ved egen motorkraft i lige linje på jævnt terræn ved en hastighed på 50 ± 5 km/t. Måleafstanden skal være mindst 1 000 m.
 - Prøven kan også udføres på en egnet prøvestand, hvis den har tilsvarende nøjagtighed.«
-

RÅDETS BEGRUNDELSE

I. INDLEDNING

Kommissionen forelagde den 22. juli 1994 Rådet et forslag til forordning (EF) om ændring af forordning (EØF) nr. 3821/85 ⁽¹⁾ og direktiv 88/599/EØF ⁽²⁾ om kontrolapparatet inden for vejtransport ⁽³⁾. Retsgrundlaget for forslaget er EF-traktatens artikel 75, stk. 1, litra c).

Europa-Parlamentet afgav udtalelse den 13. juli 1995 ⁽⁴⁾, og Det Økonomiske og Sociale Udvalg afgav sin udtalelse den 22. februar 1995 ⁽⁵⁾.

På baggrund af Europa-Parlamentets udtalelse udarbejdede Kommissionen et ændret forslag, som den sendte til Rådet den 21. november 1995 ⁽⁶⁾.

Den 11. december 1997 fastlagde Rådet en fælles holdning i overensstemmelse med EF-traktatens artikel 189 C.

II. FORMÅLET MED FORSLAGET

1. Formålet med forslaget er at opnå, at de sociale bestemmelser på vejtransportområdet, herunder navnlig køre- og hviletidsbestemmelserne for førere, anvendes og overholdes bedre.

Der erindres om følgende:

- Forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport indeholder forskrifter for konstruktion, montering, brug og eftersyn af kontrolapparater i køretøjer, der bruges til godstransport og personbefordring (mellem byer), og som er omfattet af anvendelsesområdet for forordning (EØF) nr. 3820/85 ⁽⁷⁾.
- Formålet med kontrolapparatet er at gøre det muligt at kontrollere, hvorvidt bestemmelserne i forordning (EØF) nr. 3820/85, navnlig køre- og hviletidsbestemmelserne for førere, overholdes.
- Rådets direktiv 88/599/EØF har til formål at fastsætte minimumsbetingelser for kontrol med korrekt og ensartet gennemførelse af forordning (EØF) nr. 3820/85 og 3821/85.

2. Den fartskriver, der i øjeblikket anvendes, registrerer alle oplysninger på en papirskive (fartskriverdiagrammet) ved hjælp af en nål. Kommissionens oprindelige forslag indeholdt bestemmelser om obligatorisk montering efter en bestemt tidsplan af

⁽¹⁾ Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport (EFT L 370 af 31.12.1985, s. 8), senest ændret ved Kommissionens forordning (EØF) nr. 1056/97 (EFT L 154 af 12.6.1997, s. 21).

⁽²⁾ Rådets direktiv 88/599/EØF af 23. november 1988 om standardkontrolprocedurer for gennemførelse af forordning (EØF) nr. 3820/85 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport og af forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport (EFT L 325 af 29.11.1988, s. 55).

⁽³⁾ EFT C 243 af 31.8.1994, s. 8.

⁽⁴⁾ EFT C 249 af 25.9.1995, s. 128.

⁽⁵⁾ EFT C 110 af 21.4.1995, s. 19.

⁽⁶⁾ EFT C 25 af 31.1.1996, s. 5.

⁽⁷⁾ Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 af 20. december 1985 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport (EFT L 370 af 31.12.1985, s. 1).

- enten en anordning, der supplerer det eksisterende kontrolapparat (fartskriven)
- eller et nyt integreret system, der erstatter ovennævnte system, og som indeholder såvel en papirskive som et chipkort.

De tekniske specifikationer for det nye udstyr er fastlagt i bilag I A til det oprindelige forslag.

I henhold til bestemmelserne i forordningsforslaget vil andre systemer desuden kunne tillades, hvis det er godtgjort, at de har samme ydeevne som de to ovennævnte systemer. Sådanne systemer skal altså først undersøges af Kommissionen efter udvalgsproceduren af type I (rådgivende udvalg).

Ifølge det ændrede forslag indsættes der er supplerende bilag I B, der i videst muligt omfang definerer den nye teknologi, der kan indføres som alternativt system, såfremt den sikrer en tilsvarende nøjagtighed og pålidelighed. Ved denne fuldt digitale teknologi erstattes papirskiven med et elektronisk masselager i selve køretøjet.

III. ANALYSE AF RÅDETS FÆLLES HOLDNING

1. Siden Kommissionen fremlagde sit ændrede forslag, har den gennemført en række undersøgelser af, hvorvidt det teknisk og industrielt er gennemførligt med en ny generation af fuldt digitale kontrolapparater, der svarer til systemet i bilag I B.

I betragtning af de positive resultater af disse undersøgelser og af fordelene ved systemet i bilag I B (især hvad angår systemets kapacitet, kontrollerbarhed, pålidelighed og sikkerhed) i forhold til den fartskriver, der anvendes i dag, men også i forhold til systemet i bilag I A, har Rådet besluttet kun at beholde mulighed I B i den fælles holdning.

Rådets fælles holdning fastsætter således obligatorisk montering af et fuldt digitalt kontrolapparat, der er i overensstemmelse med forskrifterne i bilag I B, i alle nye køretøjer fra 1. juli 2000, såfremt alle de fastsatte betingelser er opfyldt, hvilket navnlig vil sige, at bestemte detaljerede tekniske specifikationer i bilag I B skal være fastlagt om muligt inden 1. juli 1998 efter type III a)-udvalgsproceduren.

Rådets fælles holdning følger og videreudvikler Kommissionens ændrede forslag, hvori de ændringsforslag fra Europa-Parlamentet er indarbejdet, som tager sigte på at åbne vejen for indførelse af en ny generation af fuldt digitale kontrolapparater med indbygget hukommelse (system I B).

Rådets fælles holdning sikrer således, at de relevante sociale bestemmelser overholdes i praksis, og fastholder samtidig målsætningerne om sikkerhed og lige konkurrencevilkår i Kommissionens ændrede forslag.

2. Den fælles holdning indeholder dog en række ændringer, hvoraf de vigtigste omtales nedenfor. Der er tale om følgende:

- a) Bilag I A udgår (artikel 1, nr. 1, i den fælles holdning).

Den fælles holdning giver ikke længere mulighed for at montere og benytte apparater i overensstemmelse med bilag A og ej heller alternative digitale systemer med samme ydeevne som system I B.

Rådet har ment, at det ikke mere var rimeligt at beholde mulighed (bilag) I A, der udgjorde et mellemstadium mellem den nuværende fartskriver og det fuldt digitale kontrolapparat. Dog er adskillige elementer i bilag I A, navnlig vedrørende førerkortet (som var kernen i det oprindelige forslag) bevaret, evt. i en tilpasset udgave, i bilag I B.

- b) Hver medlemsstat meddeler EF-typegodkendelse (artikel 1, nr. 3) for nye kontrolapparater, der er fremstillet i overensstemmelse med de tekniske specifikationer i bilag I B.
- c) Arbejdsgiveren og føreren deler ansvaret for, at systemet fungerer rigtigt og anvendes korrekt (artikel 1, nr. 5 og nr. 6, litra a), andet afsnit).
- d) Der fastsættes præcise vilkår for udstedelse af førerkort (efter kriteriet sædvanlig bopæl), for kortets gyldighedsperiode, erstatning, fornyelse, gensidig anerkendelse, udskiftning, inddragelse eller tilbagekaldelse (artikel 1, nr. 6.3 og 6.4, nr. 7, litra a og b)).
- e) De oplysninger, der er nødvendige for at kontrollere overholdelsen af forordning (EØF) nr. 3820/85 og direktiv 92/6/EØF ⁽¹⁾, opbevares i mindst 365 dage (artikel 1, nr. 6 – ny artikel 14, stk. 5).
- f) Føreren indlæser nationalitetsmærket for det land, hvor han påbegynder, og for det land, hvor han afslutter den daglige arbejdstid (der kan benyttes mere detaljerede geografiske betegnelser — dog højst 20 i alt — hvis en medlemsstat ønsker det og anmelder det til Kommissionen før den 1. april 1998 (artikel 1, nr. 7, litra c)).
- g) Bestemmelser om vejkontrol, der tager højde for, at der midlertidigt eksisterer to systemer side om side, dvs. der er både køretøjer, der er udstyret med kontrolapparater i overensstemmelse med forordningens bilag I, og køretøjer, der er udstyret med kontrolapparater i overensstemmelse med bilag I B (artikel 1, nr. 7, litra e)).
- h) Det rådgivende udvalg af type I i Kommissionens forslag er erstattet af et udvalg af type III a) (artikel 1, nr. 10).
- i) En mekanisme, hvorefter fristen for den obligatoriske montering af kontrolapparater i overensstemmelse med bilag I B (og medlemsstaternes udstedelse af førerkort) fastsættes i forhold til datoen for offentliggørelse i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* af visse detaljerede tekniske specifikationer i bilag I B (om muligt før den 1. juli 1998), som er anført i listen i artikel 1, nr. 9 (artikel 2).
- j) Kravet for visse køretøjer, der allerede er i brug, og som er omfattet af den gældende forordning (EØF) nr. 3821/85, om at det eksisterende kontrolapparat skal udskiftes med et apparat i overensstemmelse med forskrifterne i bilag I B (artikel 2, nr. 1, litra b)), hvis førstnævnte er defekt.

⁽¹⁾ Rådets direktiv 92/6/EØF af 10. februar 1992 om montering og anvendelse af hastighedsbegrænsende anordninger i visse klasser af motorkøretøjer i Fællesskabet (EFT L 57 af 23.11.1992, s. 27).

k) Ændringer af direktiv 88/599/EØF (artikel 3), der har til formål at:

- undgå diskrimination i forbindelse med vejkontrol mellem førere af køretøjer, der er udstyret med det nuværende kontrolapparat (med en skive), og førere af køretøjer, der er udstyret med kontrolapparater i overensstemmelse med bilag I B og førerkort, navnlig hvad angår længden af den periode, der kontrolleres
- tillade kontrol af, om direktiv 92/6/EØF om hastighedsbegrænsende anordninger overholdes, og kontrol af køretøjets øjeblikkelige hastighed i løbet af de seneste 24 timers brug
- tillade, at de kompetente myndigheder kontrollerer de oplysninger, der er registreret af kontrolapparater i overensstemmelse med bilag I B og af førerkortene, i deres egne lokaler.

l) Der er indføjet et videreudviklet bilag I B, der navnlig indeholder bestemmelser om:

- et datalager, der er indbygget i kontrolapparatet, og som kan oplagre de oplysninger, der er relevante for kontrollen, i mindst 365 dage efter at oplysningerne er registreret
- en printer, anbragt i køretøjets kabine (indbygget i eller forbundet med kontrolapparatet)
- et virksomhedskort, hvormed virksomheden kan få adgang til oplysningerne om førernes aktiviteter
- et kontrolkort, hvormed de kompetente myndigheder i medlemsstaterne kan få adgang til de oplysninger, der er lagret i kontrolapparatet eller på førerkortene
- en liste over oplysninger, som skal kunne vises på kontrolapparatets skærm eller printes
- en liste over advarselssignaler i tilfælde af funktionsfejl i systemet eller overskridelse af og/eller manglende overholdelse af køre- og hviletidsreglerne (hjælp til føreren)
- registrering af daglig køretid, anden arbejds- og rådighedstid, afbrydelse af arbejdet og hviletid med et minuts nøjagtighed.

IV. EUROPA-PARLAMENTETS ÆNDRINGSFORSLAG

1. Ændringsforslag fra Europa-Parlamentet, som Rådet har accepteret

Rådet har fulgt Kommissionens forslag og accepteret nedennævnte ændringsforslag fra Europa-Parlamentet, om ikke i form, så dog i indhold:

- i anden betragtning: ændringsforslag 1 vedrørende følgerne af det økonomiske pres og konkurrencen, som gør det vanskeligt for førerne at overholde reglerne om køre- og hviletiderne og hastighedsgrænserne
- i tredje betragtning: ændringsforslag 3, der vedrører virkningerne af grove overtrædelser og misbrug for trafiksikkerheden og konkurrencevilkårene. Den fælles holdning styrker dette ændringsforslag, idet der tilføjes en omtale af konsekvenserne af »overtrædelserne«

- i fjerde betragtning: ændringsforslag 4, der vedrører de kontroltyper, der skal foretages, og de fysiske eller juridiske personer, der har ansvaret for denne kontrol; med hensyn til sidstnævnte præciseres det i den fælles holdning, at kontrollen foretages af både virksomheden og de kompetente myndigheder
- i ellefte betragtning: anden del af ændringsforslag 6 vedrørende udvidelsen af de funktioner i forbindelse med forvaltningen af vognparken, der kan varetages af kontrolapparater, i overensstemmelse med bilag I B; første del af ændringsforslag 6, hvorved man vil indføre mere effektive og pålidelige kontrolapparater, afspejles i den fælles holdning i teksten til den dispositive del og til bilag I B, men denne del af ændringsforslaget er ikke overtaget som sådan
- i sjette betragtning: ændringsforslag 10, der vedrører fordelene ved indførelse af nyt avanceret udstyr
- i artikel 1, nr. 1: den del af ændringsforslag 17, hvorved man vil tilføje en henvisning til bilag I B; den anden del af ændringsforslag 17, der vedrører tilføjelse af en henvisning til bilag I A, har man derimod ikke bibeholdt, for bilag I A er ikke medtaget i Rådets fælles holdning
- i artikel 1, nr. 6, litra b) (ny artikel 14, stk. 5, i forordning (EØF) nr. 3821/85): ændringsforslag 22, der vedrører oplagring og overførsel af data om føreren via et system, der kan garantere for disse datas sikkerhed og rigtighed
- i artikel 1, nr. 7, litra f), (ny artikel 15, stk. 8): ændringsforslag 23, der vedrører forbud mod forfalskning og manipulering, således at systemets sikkerhed garanteres
- i artikel 1, nr. 10 (ny artikel 18): ændringsforslag 25, hvor det fastsættes, at Kommissionen består af et udvalg af type III a)
- i artikel 1, nr. 11: den del af ændringsforslag 26, der vedrører tilføjelse af et nyt bilag I B
- ændringsforslag 30, der vedrører udeladelse af en bestemmelse i bilag I A; dette bilag findes ikke i den fælles holdning
- i bilag I B: ændringsforslag 31, der indeholder det nye bilag I B. De bestemmelser, der er genstand for dette ændringsforslag, er indarbejdet og udbygget i Rådets fælles holdning. Der erindres desuden om, at de tekniske specifikationer i visse punkter i bilag I B vil blive fastlagt senere i overensstemmelse med artikel 17 og 18 i den fælles holdning.

2. Ændringsforslag fra Europa-Parlamentet, som Rådet ikke har accepteret

Rådet har ikke accepteret:

- ændringsforslag 2, hvorved der i forordningen indsættes en ny betragtning, hvor det understreges, at der ikke findes nogen myndighed på fællesskabsniveau til at koordinere kontrollen med, at lovgivningen overholdes.

Rådet minder om, at Fællesskabet har den nødvendige kompetence til at kontrollere den korrekte og ensartede gennemførelse af forordning (EØF) nr. 3821/85 og 3820/85

- ændringsforslag 5, hvorved der i forordningen indsættes en ny betragtning vedrørende det hensigtsmæssige i at registrere en lang række enkeltheder, hvoraf nogle anføres eksplicit.

Rådet bemærker, at den nugældende forordning allerede åbner mulighed for registrering af de data, der i dette ændringsforslag anføres som eksempler, bortset fra data vedrørende brændstofforbrug og rationel virksomhedsledelse, hvis registrering ikke henhører under denne forordnings målsætning

- ændringsforslag 7, hvorved der i forordningen indsættes en betragtning, hvor det præciseres, at fællesskabslovgivningen ikke må udgøre en hindring for de seneste tekniske nyskabelser.

Rådet finder dette ændringsforslag overflødigt

- ændringsforslag 8, der skal supplere syvende betragtning i Kommissionens forslag (femte betragtning i den fælles holdning). I denne betragtning anføres det, at de sociale bestemmelser er vanskelige at håndhæve, fordi dataene for øjeblikket registreres på forskellige diagramark for hver dag og opbevares i førerhuset. Ændringsforslag 8 har til formål at tilføje, at de pågældende data derfor for det meste ikke samtidig foreligger i virksomheden.

Efter Rådets opfattelse henhører denne tilføjelse ikke under forordningens formål

- ændringsforslag 9, hvorved der i forordningen indsættes en ny betragtning, hvor det anføres, at kontrol i virksomheden må foretrækkes frem for kontrol på vejen.

Rådet mener, at kontrol på vejen fortsat er et effektivt instrument for både national og international transport

- ændringsforslag 11, der skal supplere niende betragtning i Kommissionens ændrede forslag, for at understrege det hensigtsmæssige i at fastsætte et tidspunkt, fra hvilket det nugældende system ikke længere vil kunne anvendes.

Rådet, der heller ikke har bibeholdt niende betragtning, fremhæver det hensigtsmæssige i, at det eksisterende system forsvinder gradvist som følge af forpligtelsen til dels at installere den nye teknologi, der skal erstatte systemet, dels under visse betingelser at erstatte gammelt udstyr med udstyr, der er i overensstemmelse med bilag I B

- ændringsforslag 12, hvorved ellevte betragtning i det ændrede forslag ændres, således at det præciseres, at den foreliggende forordning benytter »den nye fremgangsmåde« for teknisk harmoniserede standarder ikke kun med hensyn til specifikationer for førerkortet, men også for andet elektronisk udstyr.

Rådet har hverken medtaget betragtningen eller ændringsforslaget hertil, da det finder alt dette overflødigt

- ændringsforslag 13 og 15, hvorved man ændrer det ændrede forslags tolvte og fjortende betragtning, der omhandler medtagelsen af alternative systemer i forordningen.

Rådet har ikke accepteret disse ændringsforslag, da det heller ikke har bibeholdt de pågældende betragtninger; den fælles holdning indebærer ikke længere mulighed for alternative systemer, men fastlægger udelukkende valgmuligheden vedrørende indsættelse af et bilag I B

- ændringsforslag 14, hvorved man vil ændre det ændrede forslags trettende betragtning vedrørende udvalget for tilpasning til den tekniske udvikling.

Rådet har heller ikke bibeholdt den pågældende betragtning, da den er formålsløs i betragtning af artikel 1, nr. 10, i den fælles holdning (ny artikel 18 i forordning (EØF) nr. 3821/85) og trettende betragtning hertil, hvor der fastsættes en udvalgsprocedure af type III a)

- ændringsforslag 16 og 27, hvorved man vil ændre den femtende betragtning og artikel 2, stk. 1, i det ændrede forslag. I artikel 2 fastsættes der bl. a. et program for efterfølgende montering i allerede ibrugtagne køretøjer. I denne artikels stk. 1 hedder det, at programmet finder anvendelse på alle køretøjer, der er omfattet af bestemmelserne i forordning (EØF) nr. 3820/85, og som er registreret efter den 1. januar 1990. På samme måde hedder det i den tilsvarende betragtning, at forordningen finder anvendelse på de pågældende køretøjer, som er taget i brug for første gang efter den 1. januar 1990.

I disse ændringsforslag erstatter Europa-Parlamentet ovennævnte dato med datoen den 1. januar 1985.

Rådet har hverken bibeholdt ovennævnte bestemmelser eller Europa-Parlamentets ændringsforslag, da det ikke mener, at vejtransportsektorens økonomiske og sociale situation åbner mulighed for at pålægge de transportvirksomheder, der ejer køretøjer, der allerede er taget i brug, og som er forsynet med et kontrolapparat i overensstemmelse med den nugældende fællesskabslovgivning, yderligere byrder til udskiftning af disse apparater. Desuden skal man også tage hensyn til, hvorvidt det er teknisk muligt at foretage en sådan udskiftning

- ændringsforslag 18, hvorved man vil ændre en række artikler, hvor udtrykket »diagramark« forekommer, således at der, efter ordene »eller førerkort« tilføjes »eventuelt erstattet af digitale data oplagret i elektronisk registreringsudstyr«.

Rådet har ikke fulgt dette ændringsforslag, da det antyder, at førerkortet ikke vil være et væsentligt element i ethvert nyt system

- ændringsforslag 19, hvorved man i artikel 1, nr. 4, anfører, at der i artikel 14 i forordning (EØF) nr. 3821/85 ud over det ændrede forslags nye stykker også tilføjes et stk. 5a og 5b.

Rådet har ikke medtaget dette ændringsforslag, da det er unødvendigt i betragtning af affattelsen af den fælles holdning

- ændringsforslag 20, hvorved man vil ændre artikel 14, stk. 5, i forordning (EØF) nr. 3821/85, der findes i artikel 1, nr. 4, i det ændrede forslag, og som vedrører virksomhedens arkivering af data, som oplagres på førerkortet.

Rådet har hverken bibeholdt den nye bestemmelse, således som den blev foreslået af Kommissionen, eller Europa-Parlamentets ændringsforslag. Dette aspekt er imidlertid allerede tilgodeset i den fælles holdning, for køretøjets datalager oplagrer automatisk de data vedrørende føreren, der er relevante for dennes aktivitet i den pågældende virksomhed (se bl.a. artikel 1, nr. 6, litra b (ny artikel 14, stk. 5))

- ændringsforslag 21, hvormed der i artikel 14 i forordning (EØF) nr. 3821/85 indføres et nyt stk. 5a om, på hvilke betingelser det apparat, der er i overensstemmelse med bilag I B, kan erstatte både den nuværende fartskriver og førerkortet.

Rådet har ikke bibeholdt ændringsforslaget, da dette antyder, at Kommissionens forslag ikke gælder de elektroniske elementer, og at førerkortet ikke er et væsentligt led i det nye system

- ændringsforslag 24, hvormed der indsættes et bilag I B i forordningen, og formålet hermed fastlægges.

Dette ændringsforslag er ikke som sådant medtaget i den fælles holdning, men formålet med det er dog fuldt ud opfyldt gennem den fælles holdning som helhed

- ændringsforslag 28, hvormed man ændrer første punktum i artikel 2, stk. 2, i det ændrede forslag vedrørende programmet for efterfølgende montering i allerede ibrugtagne køretøjer.

Rådet har ikke bibeholdt ændringsforslaget, da dette henviser til bilag I A, medens alene bilag I B er medtaget i den fælles holdning

- ændringsforslag 29, hvormed artikel 3 i det ændrede forslag ændres, således at medlemsstaterne får lov til at EF-typegodkende køretøjer, som er udstyret med apparater, der ikke er i overensstemmelse med bilag I A og I B, og som er indregistreret mellem 1. januar 1985 og 31. december 1996.

Rådet har ikke medtaget denne artikel i den fælles holdning. I artikel 2 fastsættes en række bestemmelser vedrørende datoen for obligatorisk montering af kontroludstyr i overensstemmelse med bilag I B, der afhænger af datoen for offentliggørelse af de detaljerede specifikationer i visse punkter i bilag I B og af en første typegodkendelse i overensstemmelse med forskrifterne i nævnte bilag

- ændringsforslag 34, hvormed der i forordningen indsættes en ny artikel 5a, ifølge hvilken Kommissionen skal forelægge Europa-Parlamentet og Rådet en beretning om den tekniske gennemførlighed af et elektronisk udstyr og om en mulig indførelse deraf inden den 1. januar 2000.

Rådet har ikke bibeholdt dette ændringsforslag, da det er formålsløst, eftersom det i den fælles holdning allerede er fastsat, at et sådant kontroludstyr skal monteres om muligt fra den 1. juli 2000.
