

I

(Rättsakter vilkas publicering är obligatorisk)

RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 2135/98

av den 24 september 1998

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

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

av följande skäl:

- (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) Överträdelse 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 fordons 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 registre-

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

⁽²⁾ EGT C 110, 21.4.1995, s. 19.

⁽³⁾ Europaparlamentets yttrande av den 13 juli 1995 (EGT C 249, 25.9.1995, s. 128), rådets gemensamma ståndpunkt av den 11 december 1997 (EGT C 43, 9.2.1998, s. 6) och Europaparlamentets beslut av den 31 mars 1998 (EGT C 138, 4.5.1998, s. 26).

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

⁽⁵⁾ EGT L 370, 31.12.1985, s. 1.

rade 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 de förarkort som avses i bilaga 1 B skall utfärdas och användas.
- (9) Uppgifterna om förarnas verksamhet bör kontrolleras av förarna själva, av de företag där de är anställda samt av medlemsstaternas behöriga myndigheter; dock skal föraren och företaget endast ha tillgång till de uppgifter som behövs för att de skall kunna sköta sina respektive uppgifter.
- (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 vilkas 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 1 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 1 B är förenliga med minneskort, dels att de uppgifter som fås från sådana färdskrivare som uppfyller kraven i bilagorna 1 och 1 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.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

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

- 1) I artikel 1 ersätts orden "och dess bilagor 1 och 2" med "och dess bilagor 1 eller 1 B och 2".
- 2) I artiklarna 4, 5, 6, 7, 8 och 11 skall hänvisningen till diagrambladen varje gång följas av orden "eller datakort".
- 3) Följande nya stycke skall föras in före första stycket i artikel 4:
 "I detta kapitel skall med begreppet *färdskrivare* avses färdskrivare eller däri ingående delar."
- 4) 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 datakort som uppfyller de i bilaga 1 eller 1 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 1 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, datakortet och den elektriska anslutningen till växellådan) 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."

⁽¹⁾ EGT L 197, 18.7.1987, s. 33.

⁽²⁾ EGT L 325, 29.11.1988, s. 55.

5) I artikel 12:

a) Följande stycken skall läggas till i punkt 1:

”Den administrativa giltighetstiden för kort för godkända verkstäder och montörer får inte överstiga ett år.

Om ett kort för godkänd verkstad eller godkänd montör förnyas, skadas, inte fungerar på fullgott sätt, förkommer eller stjäls skall myndigheten tillhandahålla ett ersättningskort inom en tid av fem arbetsdagar efter det att den har erhållit en fullständig ansökan därom.

När ett nytt kort utfärdas som ersättning för ett gammalt skall det nya kortet vara försett med samma verkstadsinformationsnummer, men indexnumret skall ökas med en enhet. Den myndighet som utfärdar kortet skall föra ett register över förkomna, stulna eller felaktiga kort.

Medlemsstaterna skall vidta alla de åtgärder som är nödvändiga för att undvika varje risk för förfalskning av de kort som utfärdas till godkända verkstäder och montörer.”

b) Punkt 2 skall ersättas med följande:

”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 bland annat genomföra äkthetskontroller av de färdskrivare som överensstämmer med bilaga 1 B. Varje medlemsstats behöriga myndigheter skall föra ett register över de märken och elektroniska säkerhetsuppgifter som används samt över de kort som utfärdas till godkända verkstäder och montörer.”

c) Punkt 3 skall ersättas med följande:

”3. Medlemsstaternas behöriga myndigheter skall till kommissionen översända en förteckning över godkända montörer och verkstäder och de kort som utfärdas till dessa, samt även översända kopior av märkena och nödvändiga upplysningar rörande de elektroniska säkerhetsuppgifter som används.”

d) I punkt 4 skall orden ”i bilaga 1” ersättas med orden ”i bilagorna 1 och 1 B”.

e) I punkt 5 skall efter orden ”punkt 4” införas orden ”eller bilaga 1 B, kapitel VI, punkt c.”.

6) 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 1 B, förarkortet fungerar på rätt sätt och används rätt.”

7) 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 1 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 1 B skall arbetsgivaren och föraren övervaka att, med beaktande av transportuppdragets varaktighet, utskrift på begäran i enlighet med bilaga 1 B kan utföras på rätt sätt vid kontroll.”

b) Följande punkter läggs till:

”3. Det förarkort som avses i bilaga 1 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.
- d) De behöriga myndigheterna i den utfärdande medlemsstaten skall söka säkerställa att den som ansöker om förarkort inte redan innehar ett giltigt sådant.
4. a) Den behöriga myndigheten i medlemsstaten skall utforma förarkortet i enlighet med bestämmelserna i bilaga 1 B.
- Förarkortets giltighetstid får inte överstiga fem år.
- Föraren får inneha endast ett giltigt 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 utfärdandennummer men indexnumret skall höjas med en enhet. Den myndighet som utfärdat kortet skall hålla ett register över kort som utfärdas, stjäls, försvinner eller skadas under en period som åtminstone motsvarar kortens giltighetstid.
- 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 i enlighet med bilaga 1 B i denna förordning, registreras och lagras i minnet av färdskrivare, behålls i minnet under minst 365 dagar

efter den dag då de registrerades och kan göras tillgängliga enligt villkor som garanterar dessa uppgifters säkerhet och exakthet. (*)

Medlemsstaterna skall vidta alla de åtgärder som är nödvändiga för att försäkra sig om att vidareförsäljning eller tagande ur bruk av färdskrivare inte kan vara till nackdel för en riktig tillämpning av den här punkten.

(*) EGT L 57, 2.3.1992, s. 27.”

8) I artikel 15:

a) I punkterna 1 och 2 första stycket skall hänvisningen till diagrambladen varje gång följas av orden ”eller förarkort”.

b) 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.”

c) Följande punkt införs efter punkt 5:

”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 1 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 ovannämnda 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 1”.

e) Punkt 7 ersätts med följande:

”7. Föraren av ett fordon utrustat med färdskrivare i överensstämmelse med bilaga 1 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 1 B och som avser de olika tidsperioder som anges i punkt 3, andra strecksatsen, punkterna a, b, c och d, om föraren har kört ett fordon utrustat med en sådan färdskrivare under den period som anges i första strecksatsen i detta stycke.

Föraren av ett fordon utrustat med färdskrivare i överensstämmelse med bilaga 1 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 1.

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 förfälska, utplåna eller förstöra uppgifterna på diagrambladet, uppgifterna som lagras i färdskrivaren eller på förarkortet samt utskrift från den färdskrivare som anges i bilaga 1 B. Det är också förbjudet att manipulera färdskrivaren, diagrambladet eller

förarkortet så att registrerade uppgifter och/eller utskrifter förfalskas, görs oåtkomliga eller förstörs. Fordonet får inte ha någon utrustning som gör det möjligt att utföra ovannämnda manipulationer.”.

9) 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 antingen skall fästas vid diagrambladet eller bifogas förarkortet och på vilket han anger kännetecknen med vilkas hjälp han kan identifieras (namn och nummer på körkortet samt namn och nummer på förarkortet), inbegripet sin namnteckning, föra in uppgifterna för de olika tidsperioder som inte registrerats eller skrivits ut på riktigt 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 (namn och nummer på körkortet samt namn och nummer på förarkortet) 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.”.

10) 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 1 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 standardutskriften.”.

11) 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.”.

12) Bilaga 1 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 17.2 i förordning (EEG) nr 3821/85, i dess lydelse enligt denna förordning, skall vara utrustade med en färdskrivare i överensstämmelse med föreskrifterna i bilaga 1 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 1 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 1 B i nämnda förordning, skall kommissionen förelägga rådet ett 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 1 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 körkortnummer) 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 2135/98 (*), och/eller uppgifter för samma period lagrade på förarkortet och/eller i färdskrivarens dataminne enligt bilaga 1 B.

— I förekommande fall och under den period som avses i artikel 15.7 i förordning (EEG) nr 3821/85, fordonets eventuella överskridande av den tillåtna hastigheten, uttryckt som varje period längre än en minut under vilken fordonets hastighet överskrider 90 km/tim för fordon i kategori N₃ eller 105 km/tim för fordon i kategori M₃ varvid kategorierna N₃ och M₃ skall förstås så som de definieras i bilaga 1 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 2135/98 av den 24 september 1998 om ändring av förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och direktiv 88/599/EEG om föfarandet vid tillämpning av förordningarna (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85 (EGT L 274, 9.10.1998, s. 1).

(**) 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 företagets lokaler.”

Artikel 4

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

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

Utfärdad i Bryssel den 24 september 1998.

På rådets vägnar

J. FARNLEITNER

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 ($k = \dots$ varv/km) eller i impulser per kilometer ($k = \dots$ 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 ($w = \dots$ varv/km) eller i impulser per kilometer ($w = \dots$ 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: $I = \dots$ mm; i förekommande fall kan uppmätningen av dessa sträckor byggas på en teoretisk kalkyl där 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 företagens 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/tim för fordon i kategori N₃ eller 105 km/tim 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/förare).

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 in 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 datamindet 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 driftförhållanden 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 överksvider 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: hastighetsmättningsområde, i den under punkt 1 angivna formen.

Denna information kan också visas av färdskrivaren på begäran.

f) **Största tillåtna toleranser (visarutrustning 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:	BESTUURDESKAART
pt:	CARTÃO DE CONDUCTOR
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.
4a.	4b.	4c.
5a.	5b.	(4d.)
6.	(8.)	



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. Körkortsnummer	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)

	BESTUURDERSKAART	KONINKRIJK BELGIË
1. Ruyter	2. Georges	3. 01.04.73 Milano
4a. 01.07.98	4b. 30.06.03	4c. B-9000 Gent
5a. DA 003 360	5b. 11 ABC 334455	
6. FOTO	7. 	

	CARTE DE CONDUCTEUR	ROYAUME DE BELGIQUE
1. Jeanneaux	2. Herald	3. 01.03.74 B-7000 Mons
4a. 01.09.98	4b. 30.08.03	4c. B-1180 Uccle
5a. DB 004 380	5b. 11 ABD 223344	
6. PHOTO	7. 	

4. Standarder

Förarkortet och färdskrivaren skall överensstämma med följande standarder:

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

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 tillämpbara 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)

Provnings-, 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 avlägsnas 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 avlägsnas
 - 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, som bestyrker att instrumentet fungerar riktigt och att dess avlästa och registrerade värden är exakta inom de i kapitel VI c 1 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.
 - Däckförslitning 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/tim. Mätsträckan skall vara åtminstone 1 000 m.
 - Förutsatt att provningen kan ske med jämförbar precision, får den även utföras i lämplig provbänk.”
-