



EUROPEISKA KOMMISSIONEN

Bryssel den 19.7.2011  
KOM(2011) 451 slutlig

2011/0196 (COD)

Förslag till

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING**

**om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter  
och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006**

(Text av betydelse för EES)

{SEK(2011) 947 slutlig}

{SEK(2011) 948 slutlig}

## MOTIVERING

### **1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET**

#### **1.1. Motiv och syfte**

Färdskrivare spelar en avgörande roll för kontrollen av att yrkesförare respekterar reglerna om körtider och viloperioder. De bidrar till att förbättra trafiksäkerheten och förarnas arbetsvillkor, och till mer rättvisa konkurrensvillkor mellan vägtransportföretagen. Att göra färdskrivarna mer kostnadseffektiva är en av de viktigaste beståndsdelarna i kommissionens strategi för att ytterligare integrera marknaden för godstransporter på väg och göra vägtransporterna säkrare, mera effektiva och konkurrenskraftiga, i enlighet med vitboken om transport av den 28 mars 2011<sup>1</sup>.

EU har reglerat installationen och användningen av färdskrivare sedan 1970. Gällande lagstiftning för färdskrivare är rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter<sup>2</sup>. I förordningen fastställs tekniska standarder och regler för bruk, typgodkännande, installation och kontroll av färdskrivare. Den innebär en rad rättsliga krav på tillverkare och myndigheter, samt även på transportföretag och förare. Denna förordning har redan, genom kommittéförfarandet, anpassats tio gånger till tekniska framsteg.

För närvarande används två typer av färdskrivare av omkring 900 000 transportföretag och 6 miljoner förare. Utöver den digitala färdskrivare som infördes i fordon som registrerats efter den 1 maj 2006 har analoga färdskrivare använts sedan 1985 och används fortfarande i äldre fordon.

Bifogade förslag syftar till att ändra rådets förordning (EEG) nr 3821/85 i syfte att förbättra färdskrivarsystemet. Detta förslag åtföljs av ett meddelande som överlämnas samtidigt till Europaparlamentet och rådet och som ger en sammanfattning av de övriga åtgärder som krävs för att göra bestämmelserna i det bifogade förslaget helt verkningfulla eller för att komplettera dem.

#### **1.2. Problem**

En betydande andel av de fordon som kontrolleras av polis eller personal inom brottsbekämpande myndigheter konstateras bryta mot sociallagstiftningen. Ungefär en fjärdedel av dessa har befunnits bryta mot bestämmelserna om färdskrivare. Ständigt körs flera tusen tunga fordon på det transeuropeiska nätet med manipulerad färdskrivare eller ogiltigt kort. En sådan bristande efterlevnad av skyldigheterna beträffande minsta vilotid leder till trötta förare, vilket uppskattningsvis innebär en ökning av samhällskostnaderna för olyckor på 2,8 miljarder euro per år. Det innebär dessutom otillbörliga konkurrensförhållanden för dem som bryter mot lagen, och negativa effekter på den inre marknadens funktion och allvarliga hälsomässiga konsekvenser för förarna.

Dessutom finns det utrymme för att ytterligare förbättra det sätt på vilket (digitala) färdskrivare underlättar förarnas arbete och bidrar till effektiva transporter. Även om införandet av digitala färdskrivare redan väsentligt har minskat den administrativa bördan för

---

<sup>1</sup> KOM(2011) 144 slutlig.

<sup>2</sup> EGT L 370, 31.12.1985, s. 8.

de olika aktörerna är den årliga kostnaden för efterlevnad, beräknad till ungefär 2,7 miljarder euro, fortfarande alltför hög.

Förslaget syftar därför till en bättre efterlevnad av de sociala bestämmelserna och till att minska onödiga administrativa bördor genom att utveckla färdskrivarnas teknik och öka effektiviteten.

### **1.3. Förenlighet med EU:s politik och mål på andra områden**

Förslaget passar in i den politik som kommissionen aviserade i sin vitbok *Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem*<sup>3</sup>. Det tas uttryckligen upp som en del av initiativ 6 om godstransporter på väg<sup>4</sup>.

Förslaget bidrar också till genomförandet av handlingsplanen för intelligenta transportsystem i Europa (ITS)<sup>5</sup> och direktiv 2010/40/EU om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag<sup>6</sup>.

Förslaget tar även hänsyn till Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna, i synnerhet rätten till respekt för privatlivet och familjelivet (artikel 7), rätten till skydd av personuppgifter (artikel 8), näringsfriheten (artikel 16), principerna om laglighet och proportionalitet i fråga om brott och straff (artikel 49), och rätten att inte bli dömd eller straffad två gånger för samma brott (artikel 50).

## **2. RESULTAT AV SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR**

### **2.1. Samråd med berörda parter**

Kommissionen genomförde från december 2009 till mars 2010 ett offentligt samråd med intressenter. Med tanke på ämnets tekniska karaktär var deltagande relativt stort – 73 bidrag, huvudsakligen av hög kvalitet, inkom från olika intressenter.

De flesta ville se en förbättring av den digitala färdskrivaren, men inte någon ersättning med en annan typ av färdskrivare. Nästan alla intressenter ansåg att harmoniserade kriterier för färdskrivare var nödvändiga på EU-nivå. Förfarandet för typgodkännande för färdskrivare ansågs tillfredsställande. Nästan alla uppgav också att säkerhetsnivån borde upprätthållas eller till och med höjas. Flera idéer framkom, och behandlades därefter i konsekvensbedömningen, om att minska kostnaderna för färdskrivare och/eller att förbättra användningen av den – t.ex. slå ihop förarkortet och körkortet.

---

<sup>3</sup> KOM(2011) 0144 slutlig.

<sup>4</sup> Se avsnitt 1.1 "Ett gemensamt europeiskt transportområde" i bilaga I till vitboken, KOM(2011) 0144 slutlig.

<sup>5</sup> Meddelande från kommissionen: Handlingsplan för utbyggnaden av intelligenta transportsystem i Europa [KOM(2008) 886], åtgärdsområde 4.

<sup>6</sup> EUT L 207, 6.8.2010, s. 1–13.

## 2.2. Extern experthjälp

Kommissionen har varit i ständig kontakt med medlemsstaterna och intressenter genom den kommitté som inrättats genom rådets förordning (EEG) nr 3821/85 för alla frågor som rör färdskrivare. Kommittén sammanträder i allmänhet en gång om året. De viktigaste intressenterna deltar i kommitténs möten som observatörer. Dessa är bl.a. kontroll- och polismyndigheter samt tillverkare. Kommissionen har dessutom tagit ett antal initiativ för att ge förslaget en grund.

Ett omfattande två år långt samråd med de viktigaste intressenterna medfinansierades av kommissionen<sup>7</sup>.

Gemensamma forskningscentrumet (JRC) har utvärderat den digitala färdskrivarens sårbarhet och kontrollerbarhet i nuläget. JRC har också rapporterat till kommissionen om tekniska scenarier för ytterligare utveckling av den digitala färdskrivaren.

Ett samråd hölls den 26 maj 2010 med den branschvisa dialogkommittén för vägtransporter. Den 8 juli 2010 enades arbetsmarknadens parter i Europa om en gemensam förklaring angående översynen av förordningen om digitala färdskrivare, och denna beaktades när detta förslag utarbetades<sup>8</sup>.

I syfte att förbereda för konsekvensbedömningen inrättade den externa uppdragstagaren en expertpanel med bl.a. företrädare för vägtransportorganisationer, fackföreningar på vägtransportområdet, brottsbekämpande myndigheter, myndigheter för typgodkännande, myndigheter som utfärdar kort, fordonstillverkare och färdskrivartillverkare. Expertpanelen studerade de handlingar som uppdragstagaren utarbetat och deltog i ett seminarium där uppdragstagarens utkast till slutrapport granskades och diskuterades.

## 2.3. Konsekvensbedömning

Samråden med intressenter och rapporterna från experter gjorde det möjligt för kommissionen att ta fram en rad enskilda åtgärder som troligen kan lösa problemen. Detta följdes av en förhandsprövning av möjliga åtgärder.

Därefter utarbetades olika åtgärds paket för hållbara alternativ för att uppnå målen. Åtgärds paketet behövs eftersom systemets trovärdighet, i fråga om säkerhet, beror på säkerheten hos många av dess beståndsdelar, och eftersom olika lagstiftningsförfaranden krävs (kommittéförfarande kontra medbeslutandeförfarande). Åtgärds paketet kan sammanfattas enligt följande:

Åtgärds paket 1 (PP1 – Policy Package 1) är ett teknisk paket som ska förbättra dagens färdskrivare och omfattar följande åtgärder:

- Plomberingar av högre kvalitet.
- Bättre användargränssnitt.
- Säkrare krypteringsteknik.

---

<sup>7</sup> Smart-studien.

<sup>8</sup> [http://ec.europa.eu/employment\\_social/dsw/public/actRetrieveText.do?id=8903](http://ec.europa.eu/employment_social/dsw/public/actRetrieveText.do?id=8903).

Åtgärds paket 2 (PP2) är också ett paket med tekniska åtgärder, men breddar den digitala färdskrivarens funktion avsevärt, vilket leder till en ny typ av digital färdskrivare.

- Förbättrade färdskrivarfunktioner (automatisk och manuell registrering).
- Trådlös kommunikation för vägkontroller.
- Harmoniserat gränssnitt med andra ITS-tillämpningar.

Åtgärds paket 3 (PP3) innehåller endast icke-tekniska åtgärder.

- Mer tillförlitliga verkstäder.
- Försvårande av bedrägerier med förarkort.
- Bättre utbildning för kontrolltjänstemän.
- Minimiharmonisering av påföljder.
- Moderniserade regler för användning.

Åtgärds paket 4 (PP4) är en kombination av åtgärder för förbättring av tekniken och systemet (PP2+PP3).

Ur effektivitetssynpunkt är PP4 det överlägset mest attraktiva paketet eftersom det skapar de bästa förutsättningarna för att uppnå de två särskilda målen. Samstämmighetsanalysen visar emellertid att PP4 också medför den största kompromissen mellan positiva ekonomiska och sociala effekter å ena sidan, och budgetkonsekvenser för de offentliga myndigheterna å den andra. I fråga om samstämmighet är PP1 bäst. PP4 är också det dyraste i fråga om nödvändiga investeringar, medan PP1 är det billigaste och det enklaste att genomföra eftersom det kan antas utan att det normala lagstiftningsförfarandet behöver tillämpas.

Med beaktande av alla dessa aspekter och i brist på en fullständig kostnads-nyttoanalys verkar de positiva effekterna av PP4 klart uppväga kostnaderna. Den administrativa bördan kan med PP4 minskas med 515,5 miljoner euro, vilket ligger väl över de totala kostnaderna för dess fullständiga genomförande. Analysen visar därför att åtgärds paket 4 bör vara förstahandsalternativet.

### **3. RÄTTSLIGA ASPEKTER PÅ FÖRSLAGET**

#### **3.1. Sammanfattning av den föreslagna åtgärden**

I huvudsak följande ändringar kommer att införas genom den föreslagna förordningen:

- Kommunikation på distans med färdskrivaren för kontrolländamål (artikel 5 i den kommande förordningen om färdskrivare). Denna åtgärd ger kontrollmyndigheterna vissa första indikationer på bestämmelsernas efterlevnad innan fordonet stoppas för vägkontroll. Företag som uppfyller kraven kommer att kunna undvika onödiga vägkontroller och således dra nytta av ytterligare minskning av de administrativa bördorna.

- Integrering av förarkort med körkort (artikel 27 i den kommande förordningen om färdskrivare). Genom integreringen av förarkortet med körkortet kommer denna åtgärd att öka säkerheten i systemet eftersom förarna blir mindre benägna att använda körkortet under bedrägliga omständigheter. Det kommer också att avsevärt minska den administrativa bördan. Denna åtgärd kräver smärre anpassningar av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort. Motsvarande förslag utarbetas parallellt med denna förordning. Kommissionen kommer att överlämna detta till Europaparlamentet och rådet så snart som möjligt.
- Automatisk registrering av lokaliseringssuppgifter genom GNSS (artikel 4 i den kommande förordningen om färdskrivare). Denna bestämmelse kommer att ge tillsynsmyndigheterna mer information för kontroll av efterlevnaden av sociallagstiftningen. Den automatiserade registreringen kommer också att bidra till att minska de administrativa bördorna.
- Integrering av digitala färdskrivare i intelligenta transportsystem (ITS) (artikel 6 i den kommande förordningen om färdskrivare). Genom ett harmoniserat och standardiserat gränssnitt i färdskrivaren kommer andra ITS-tillämpningar lättare att få tillgång till de uppgifter som registrerats och producerats av en digital färdskrivare.
- Öka verkstädernas trovärdighet (kapitel IV, särskilt artikel 19, i den kommande förordningen om färdskrivare). Genom att stärka den rättsliga ramen för godkännande av verkstäder, t.ex. med ett system för regelbundna och oanmälda granskningar och förebyggande av intressekonflikter, kommer trovärdigheten för verkstäderna att ökas och risken för bedrägerier och manipulering att minskas.
- Minimiharmonisering av påföljder (artikel 37 i den kommande förordningen om färdskrivare). Denna minimiharmonisering garanterar att överträdelser av regler om färdskrivare som i EU:s lagstiftning har klassificerats som ”mycket allvarliga överträdelser”<sup>9</sup> och ”de allvarligaste överträdelserna”<sup>10</sup> kommer att leda till de högsta påföljderna i nationell lagstiftning.
- Utbildning av kontrolltjänstemän (artikel 35 i den kommande förordningen om färdskrivare). Förordningen kommer att kräva att medlemsstaterna ger kontrolltjänstemännen som ansvarar för kontroll av färdskrivare adekvat utbildning.
- Tillämpningsområdet för förordning (EG) nr 561/2006<sup>11</sup> (artikel 2). Denna åtgärd för att undanta vissa fordon från skyldigheten att använda färdskrivare har

---

<sup>9</sup> Kommissionens direktiv 2009/5/EG av den 30 januari 2009 om ändring av bilaga III till Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG om minimivillkor för genomförandet av rådets förordningar (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85 om sociallagstiftning på vägtransportområdet, EUT L 29, 31.1.2009, s. 45–50.

<sup>10</sup> Förordning (EG) nr 1071/2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG, EUT L 300, 14.11.2009, s. 51.

<sup>11</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85, EUT L 102, 11.4.2006, s. 1.

rekommenderats av högnivågruppen av oberoende intressenter för administrativa bördor, med Edmund Stoiber som ordförande. Det kommer att bidra till att minska den administrativa bördan för dessa företag, som framför allt är små och medelstora företag.

Översynen av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 ger också tillfälle att modernisera och rationalisera texter, t.ex. genom att ge tydliga definitioner (artikel 2 i den kommande förordningen om färdskrivare), göra experternas arbete effektivare genom att inbegripa experter från länder utanför EU där digitala färdskrivare används (artikel 41 i den kommande förordningen om färdskrivare), och föra in en direkt hänvisning till lagstiftning om dataskydd (artikel 34 i den kommande förordningen om färdskrivare).

### **3.2. Rättslig grund**

Den rättsliga grunden för detta förslag är densamma som för rådets förordning (EEG) nr 3821/85, nämligen artikel 91 i FEUF.

### **3.3. Subsidiaritetsprincipen**

Subsidiaritetsprincipen är tillämplig i den mån förslaget inte omfattas av Europeiska unionens exklusiva behörighet.

Förslagets mål kan inte i tillräcklig utsträckning uppnås av medlemsstaterna av följande skäl: Vägtransporterna blir alltmer gränsöverskridande. Internationella godstransporter på väg stod för ungefär en tredjedel (eller 612 miljarder tkm) av de sammanlagda godstransporterna på väg i EU under 2006. Sociallagstiftningen på detta område är harmoniserad på EU-nivå genom förordning (EG) nr 561/2006, och för kontrollen av efterlevnaden av denna lagstiftning krävs att färdskrivarna är driftskompatibla mellan medlemsstaterna. Med tanke på att godstransporter på väg i EU blir alltmer gränsöverskridande och att sociallagstiftningen är harmoniserad vore det kontraproduktivt att återgå till en reglering av färdskrivare på nationell nivå.

### **3.4. Proportionalitetsprincipen**

Förslaget är förenligt med proportionalitetsprincipen av följande skäl:

Förslagets övergripande mål är att förbättra färdskrivarsystemets effektivitet och ändamålsenlighet. De åtgärder som föreslås är proportionerliga för att uppnå dessa mål eftersom de kommer att leda till en minskning av administrativa bördor och kostnader förknippade med användningen av färdskrivare för förare, företag och kontrollorgan. De överskrider inte vad som krävs för att uppnå målen.

### **3.5. Val av regleringsform**

Eftersom förslaget ändrar en förordning är den regleringsform som valts också en förordning. För närvarande föreslås att enbart artiklarna i rådets förordning (EEG) nr 3821/85 ses över, inte de tekniska bilagorna. Efter antagandet av denna förordning kommer lagtexten, inbegripet bilagor, att konsolideras genom ett kodifieringsförfarande.

### **3.6. Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)**

Den föreslagna rättsakten berör en EES-fråga och bör därför omfatta Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

### **4. BUDGETKONSEKVENSER**

Förslaget medför inga extra kostnader för EU:s budget.

### **5. FÖRENKLINGAR**

Detta initiativ bidrar till att uppnå målen för förenkling. Det ligger inom tillämpningsområdet för åtgärdsprogrammet för minskade administrativa bördor i Europeiska unionen, och följer upp förslag som stöds av högnivågruppen av oberoende intressenter för administrativa bördor, med Edmund Stoiber som ordförande. Förslaget ger därför möjlighet till nationella undantag för vissa företag från skyldigheten att använda färdskrivare för sträckor under 100 km, som kommissionen framförde i sitt meddelande *Åtgärdsprogram för minskade administrativa bördor i Europeiska unionen – Områdesspecifika planer för minskade bördor och åtgärder under 2009*<sup>12</sup>.

---

<sup>12</sup> KOM(2009) 544 slutlig.



Förslag till

## **EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING**

**om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006**

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande<sup>13</sup>,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande<sup>14</sup>,

efter att ha rådgjort med europeiska datatillsynsmannen,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- (1) I rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter<sup>15</sup> fastställs ett antal bestämmelser om konstruktion, installation, användning och provning av färdskrivare. Den har ändrats vid ett flertal tillfällen, och i syfte att skapa större klarhet bör de viktigaste bestämmelserna i förordningen därför förenklas och omstruktureras.
- (2) Erfarenheten har visat att vissa tekniska aspekter och kontrollförfaranden bör förbättras för att förordning (EEG) nr 3821/85 ska kunna tillämpas effektivt.
- (3) Vissa fordon är undantagna från bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning

---

<sup>13</sup> EUT C , , s . .

<sup>14</sup> EUT C , , s . .

<sup>15</sup> EGT L 370, 31.12.1985, s. 8.

(EEG) nr 3820/85<sup>16</sup>. I syfte att skapa enhetlighet bör det även vara möjligt att undanta sådana fordon från tillämpningsområdet för förordning (EEG) nr 3821/85.

- (4) För att garantera enhetlighet mellan de olika undantag som anges i artikel 13 i förordning (EG) nr 561/2006, och för att minska den administrativa bördan för transportföretagen samtidigt som målen i den förordningen beaktas, bör de största tillåtna avstånd som anges i artikel 13.d, 13.f och 13.p ses över.
- (5) Registrering av lokaliseringssuppgifter underlättar korsvisa kontroller av körtider och viloperioder i syfte att upptäcka avvikelser och bedrägerier. Färdskrivare som är anslutna till ett globalt system för satellitnavigering är ett lämpligt och kostnadseffektivt verktyg för att automatiskt registrera sådana uppgifter och underlätta kontrolltjänstemännens kontroller, och bör därför införas.
- (6) Enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG av den 15 mars 2006 om minimivillkor för genomförande av rådets förordningar (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85 om sociallagstiftning på vägtransportområdet samt om upphävande av rådets direktiv 88/599/EEG<sup>17</sup> ska medlemsstaterna utföra ett lägsta antal kontroller ute på vägarna. Kommunikation på distans mellan färdskrivare och kontrollmyndigheter vid kontroll ute på vägarna underlättar riktade vägkontroller, vilket gör det möjligt att minska den administrativa börda som skapas för transportföretagen genom slumpvisa kontroller, och bör därför införas.
- (7) Intelligent transport system (ITS) kan bidra till att ta itu med de utmaningar som den europeiska transportpolitiken står inför, såsom ökande vägtransportvolym och trafikstockningar eller stigande energiförbrukning. Färdskrivarna bör därför ha standardiserade gränssnitt så att driftskompatibilitet med ITS-tillämpningar kan garanteras.
- (8) Säkerheten hos färdskrivaren och dess system är avgörande för tillförlitliga uppgifter. Tillverkarna bör därför utforma, testa och kontinuerligt se över färdskrivarna under hela livscykeln i syfte att upptäcka, förebygga och minska brister i säkerheten.
- (9) Genom fältstudier av färdskrivare som ännu inte har blivit typgodkända kan utrustning testas i verkliga situationer innan den införs på bredare front, vilket möjliggör snabbare förbättringar. Fältstudier bör därför medges, under förutsättning att deltagande i sådana tester och förenlighet med förordning (EG) nr 561/2006 effektivt övervakas och kontrolleras.
- (10) Montörer och verkstäder spelar en viktig roll när det gäller färdskrivarnas säkerhet. Det är därför lämpligt att fastställa vissa minimikrav för godkännande och revision av dessa, och se till att intressekonflikter mellan verkstäder och transportföretag förhindras.
- (11) För att säkerställa en effektivare kontroll av förarkort, och för att underlätta arbetet för kontrolltjänstemännen, bör nationella elektroniska register införas och åtgärder vidtas för sammankoppling av dessa register.

---

<sup>16</sup> EUT L 102, 11.4.2006, s. 1.

<sup>17</sup> EUT L 102, 11.4.2006, s. 35.

- (12) Eftersom bedrägerier och missbruk är mindre vanligt med körkort än med förarkort skulle färdskrivarsystemet bli mer tillförlitligt och effektivt om förarkorten i framtiden införlivades med körkortet. Detta skulle även minska den administrativa bördan för förarna som inte längre skulle behöva ansöka om, erhålla och inneha två olika handlingar. En ändring av direktiv 2006/126/EG bör därför övervägas.
- (13) I syfte att minska den administrativa bördan på förare och transportföretag bör det klargöras att några skriftliga bevis på dygns- eller veckovila inte krävs. För kontrolländamål bör perioder för vilka ingen verksamhet har registrerats för föraren således betraktas som viloperioder.
- (14) Kontrolltjänstemän ställs kontinuerligt inför utmaningar till följd av ändringar av färdskrivaren och ny teknik för manipulering. För effektivare kontroll och bättre harmonisering av kontrollmetoderna i unionen generellt bör en gemensam metod antas för grund- och vidareutbildningen av kontrolltjänstemän.
- (15) Registreringen av uppgifter med färdskrivare, men också utvecklingen av teknik för registrering av lokaliseringssuppgifter, kommunikation på distans och gränssnittet med intelligenta transportsystem kommer att medföra behandling av personuppgifter. Unionens lagstiftning om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter bör tillämpas, i synnerhet Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter<sup>18</sup> och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/58/EG av den 12 juli 2002 om behandling av personuppgifter och integritetsskydd inom sektorn för elektronisk kommunikation<sup>19</sup>.
- (16) I syfte att säkerställa rättvis konkurrens på den inre marknaden för vägtransporter och ge ett tydligt budskap till förare och transportföretag bör, utan att detta påverkar tillämpningen av subsidiaritetsprincipen, högsta kategorin av påföljder utdömas i medlemsstaterna för ”mycket allvarliga” överträdelser (enligt definitionen i kommissionens direktiv 2009/5/EG av den 30 januari 2009 om ändring av bilaga III till Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG om minimivillkor för genomförandet av rådets förordningar (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85 om sociallagstiftning på vägtransportområdet<sup>20</sup>).
- (17) Genom anpassningar av den europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR) som undertecknades i Genève den 1 juli 1970, inbegripet de sex ändringarna av den, och som är deponerad hos Förenta nationernas generalsekreterare har användningen av färdskrivare som avses i bilaga IB gjorts obligatorisk för fordon registrerade i angränsande tredjeländer. Eftersom dessa länder direkt berörs av de ändringar av färdskrivare som införs genom den här förordningen bör de få delta i en dialog om tekniska frågor. Ett forum om färdskrivare bör därför inrättas.
- (18) För att avspegla den tekniska utvecklingen bör befogenheten att anta rättsakter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras

---

<sup>18</sup> EGT L 281, 23.11.1995, s. 31–50.

<sup>19</sup> EGT L 201, 31.7.2002, s. 37–47.

<sup>20</sup> EUT L 29, 31.1.2009, s. 45–50.

till kommissionen när det gäller anpassningen av bilagorna I, IB och II till tekniska framsteg och kompletteringen av bilaga IB med de tekniska specifikationer som krävs för automatisk registrering av lokaliseringssuppgifter, för att möjliggöra kommunikation på distans och för att säkra gränssnittet med intelligenta transportsystem. Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå. Kommissionen bör, då den förbereder och utarbetar delegerande akter, se till att relevanta handlingar översänds samtidigt, i god tid och på lämpligt sätt till Europaparlamentet och rådet.

- (19) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning när det gäller fältstudier, elektroniskt utbyte av information om förarkort mellan medlemsstaterna och utbildning av kontrolltjänstemän bör genomförandebefogenheter delegeras till kommissionen. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter<sup>21</sup>.
- (20) Det rådgivande förfarandet bör användas vid antagandet av de förfaranden som ska följas för att utföra fältstudier och de formulär som ska användas för kontroll av sådana studier, samt de metoder som gäller för grund- och vidareutbildning av kontrolltjänstemän.
- (21) Granskningsförfarandet bör användas för antagandet av specifikationer för elektroniskt utbyte av information om förarkort mellan medlemsstaterna.
- (22) Förordning (EEG) nr 3821/85 bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### *Artikel 1*

Rådets förordning (EEG) nr 3821/85 ska ändras på följande sätt:

1) Artiklarna 1–21 ska ersättas med följande artiklar:

## **”KAPITEL I**

### **Principer och räckvidd**

#### *Artikel 1*

##### *Syfte och princip*

I denna förordning fastställs krav för konstruktion, installation, användning och provning av färdskrivare vid vägtransporter i syfte att kontrollera efterlevnaden av förordning (EG) nr 561/2006, direktiv 2002/15/EG<sup>22</sup> och direktiv 92/6/EEG<sup>23</sup>.

---

<sup>21</sup> EUT L 55, 28.2.2011, s. 13-18.

<sup>22</sup> EGT L 80, 23.3.2002, s. 35–39.

Färdskrivare ska i fråga om konstruktion, installation, användning och provning uppfylla kraven i denna förordning.

## *Artikel 2* *Definitioner*

1. I denna förordning ska definitionerna i artikel 1 i förordning (EEG) nr 3820/85 gälla.
2. Dessutom gäller följande definitioner:
  - (a) *färdskrivare*: utrustning avsedd att installeras i vägfordon med uppgift att automatiskt eller halvautomatiskt visa, registrera, skriva ut, lagra och lämna detaljerad information om fordonens förflyttningar och om vissa av förarnas arbetsperioder.
  - (b) *fordonsenhet*: färdskrivaren förutom rörelsesensorn och anslutningskablarna till rörelsesensorn. Fordonsenheten kan antingen vara en enda enhet eller flera enheter som fördelas i fordonet, förutsatt att den uppfyller säkerhetskraven i denna förordning.
  - (c) *rörelsesensor*: del av färdskrivaren som ger en signal som motsvarar fordonets hastighet och/eller tillryggalagd sträcka.
  - (d) *färdskrivarkort*: ett smartkort som är avsett att användas med färdskrivaren och som gör det möjligt för färdskrivaren att fastställa kortinnehavarens roll och att överföra och lagra data.
  - (e) *diagramblad*: ett blad konstruerat för att ta emot och bevara registrerade uppgifter, avsett att placeras i färdskrivaren som avses i bilaga I och på vilket färdskrivarens skrivkomponenter skriver en sammanhängande redovisning av den information som ska registreras.
  - (f) *förarkort*: ett färdskrivarkort som utfärdats av myndigheterna i en medlemsstat till en viss förare, som kan identifiera föraren och gör det möjligt att lagra data om förarens aktiviteter.
  - (g) *kontrollkort*: ett färdskrivarkort som utfärdas av myndigheterna i en medlemsstat till en nationell behörig kontrollmyndighet som identifierar kontrollorganet och eventuellt kontrolltjänstemannen och gör det möjligt att få tillgång till de uppgifter som finns lagrade i dataminnet eller i förarkorten för avläsning, utskrift och/eller dataöverföring.
  - (h) *företagskort*: ett färdskrivarkort som utfärdas av myndigheterna i en medlemsstat till en ägare eller nyttjanderättsinnehavare av fordon som utrustats med färdskrivare som identifierar ägaren eller nyttjanderättsinnehavaren och gör det möjligt att visa, överföra och skriva ut de uppgifter som finns lagrade i färdskrivaren som ägaren eller nyttjanderättsinnehavaren har låst.

---

<sup>23</sup> EGT L 57, 2.3.1992, s. 27.

- (i) *verkstadskort*: ett färdskrivarkort som utfärdas av myndigheterna i en medlemsstat till en tillverkare av färdskrivare, en montör, en fordonstillverkare eller en verkstad som har godkänts av denna medlemsstat som identifierar kortinnehavaren och gör det möjligt att prova, kalibrera och/eller överföra data från färdskrivaren.
- (j) *daglig arbetsperiod*: den period som omfattar körtider, alla andra perioder av arbete, tid då arbetstagaren är tillgänglig, raster och viloperioder på högst nio timmar.

### *Artikel 3* *Tillämpningsområde*

1. Färdskrivare ska vara installerade och användas i fordon som är registrerade i en medlemsstat, som används för transporter på väg av passagerare eller gods och som omfattas av förordning (EG) nr 561/2006.
2. Medlemsstaterna får undanta de fordon som avses i artikel 13.1 och 13.3 i förordning (EG) nr 561/2006 från denna förordnings tillämpningsområde.
3. Medlemsstaterna får, med kommissionens tillstånd, från denna förordnings tillämpningsområde undanta fordon som används för de transporter som avses i artikel 14.1 i förordning (EG) nr 561/2006.

Medlemsstaterna får från denna förordnings tillämpningsområde undanta fordon som används för de transporter som avses i artikel 14.2 i förordning (EG) nr 561/2006; de ska genast underrätta kommissionen om detta.

4. Vid inrikes transporter får medlemsstaterna kräva installation och användning av färdskrivare enligt denna förordning även i fordon som inte omfattas av kraven i punkt 1.

## **KAPITEL II**

### **Smarta färdskrivare**

#### *Artikel 4* *Registrering av lokaliseringssuppgifter*

Lokaliseringssuppgifter ska registreras för att möjliggöra identifiering av platsen för den dagliga arbetsperiodens början och slut. För detta ändamål ska fordon som tas i bruk för första gången [48 månader efter det att denna förordning trätt i kraft] vara utrustade med färdskrivare ansluten till ett globalt system för satellitnavigering (GNSS).

Kommissionen ska ha befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 39 för komplettering av bilaga IB med de detaljerade tekniska specifikationer som krävs för att färdskrivaren ska kunna behandla de lokaliseringssuppgifter som inkommit från GNSS.

*Artikel 5*  
*Kommunikation på distans för kontrolländamål*

1. För att de behöriga kontrollmyndigheterna lättare ska kunna genomföra riktade vägkontroller ska färdskrivare som har installerats i fordon som tas i bruk för första gången [48 månader efter det att denna förordning trätt i kraft] kunna kommunicera med dessa myndigheter medan fordonet är i rörelse.
2. Kommunikation med färdskrivaren ska endast upprättas när kontrollmyndigheternas utrustning begär det. Den ska ske via säker anslutning för att garantera dataintegritet och autentisering av färdskrivare och kontrollutrustning.
3. De uppgifter som utbyts vid kommunikationen ska vara begränsade till vad som krävs för genomförandet av riktade vägkontroller. Uppgifter om förarens identitet, förarens aktiviteter och hastighet ska inte lämnas.
4. Uppgifterna ska användas uteslutande i syfte att kontrollera efterlevnaden av denna förordning och förordning (EG) nr 561/2006. De ska inte översändas till andra enheter än kontrollmyndigheterna.
5. Uppgifterna får endast lagras av kontrollmyndigheterna under den tid vägkontrollen pågår och ska raderas senast två timmar efter det att kontrollen har slutförts.
6. Fordonets ägare eller nyttjanderättsinnehavare ska ansvara för att informera föraren om möjligheten till kommunikation på distans.
7. Den behöriga kontrollmyndigheten får, på grundval av uppgifterna, besluta att kontrollera fordonet och färdskrivaren.
8. Kommissionen ska ha befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 39 för komplettering av bilaga IB med de detaljerade tekniska specifikationer som krävs för att möjliggöra kommunikation på distans mellan färdskrivare och kontrollmyndigheter enligt denna artikel.

*Artikel 6*  
*Intelligenta transportsystem.*

1. Färdskrivare som avses i bilaga IB ska vara driftskompatibla med tillämpningarna för intelligenta transportsystem enligt definitionen i artikel 4 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag<sup>24</sup>.
2. För tillämpningen av punkt 1 ska de fordon som tas i bruk för första gången [48 månader efter det att denna förordning trätt i kraft] vara utrustade med färdskrivare med harmoniserat gränssnitt så att de uppgifter som registrerats eller framställts kan användas i tillämpningar för intelligenta transportsystem.

---

<sup>24</sup> EUT L 207, 6.8.2010, s. 1.

3. Kommissionen ska ha befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 39 för komplettering av bilaga IB med närmare uppgifter om gränssnitt, åtkomsträtt och förteckningen över uppgifter som kan hämtas.

## KAPITEL III

### Typgodkännande

#### *Artikel 7 Tillämpningar*

1. Tillverkare eller deras företrädare ska lämna in en ansökan om EU-godkännande av fordonsenhet, rörelsesensor, diagramblad eller färdskrivarkort till den myndighet för typgodkännande som medlemsstaten har utsett för detta ändamål.
2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna namn och kontaktuppgifter till de myndigheter som utsetts enligt punkt 1. Kommissionen ska på sin webbplats offentliggöra förteckningen över utsedda myndigheter för typgodkännande.
3. En ansökan om typgodkännande ska åtföljas av relevanta specifikationer och av de intyg som avses i avsnitt VIII i bilaga IB. Kommissionen ska utse de oberoende utvärderare som utfärdar säkerhetsintyget.
4. En ansökan om en och samma fordonsenhet, rörelsesensor, diagramblad eller färdskrivarkort får inte lämnas in till mer än en medlemsstat.

#### *Artikel 8 Beviljande av typgodkännande*

En medlemsstat ska bevilja EU-typgodkännande för varje typ av fordonsenhet, rörelsesensor, diagramblad eller färdskrivarkort som uppfyller kraven i bilaga I eller IB, förutsatt att medlemsstaten kan kontrollera att de serietillverkade enheterna överensstämmer med den godkända typen.

För varje förändring av eller tillägg till en godkänd typ krävs att den medlemsstat som beviljade det ursprungliga EU-typgodkännandet utfärdar ett kompletterande EU-typgodkännande.

#### *Artikel 9 Typgodkännandemärke*

Medlemsstaterna ska, för varje typ av fordonsenhet, rörelsesensor, diagramblad eller färdskrivarkort som de godkänner i enlighet med artikel 8, till den sökanden utfärda ett EU-typgodkännandemärke som överensstämmer med förlagan i bilaga II.



*Artikel 10*  
*Godkännande eller avslag*

De behöriga myndigheterna i den medlemsstat där ansökan om typgodkännande har inlämnats ska, för varje typ av fordonsenhet, rörelsesensor, diagramblad eller färdskrivarkort som de godkänner, inom en månad sända en kopia av godkännandeintyget tillsammans med kopior av de relevanta specifikationerna till myndigheterna i de övriga medlemsstaterna.

När de behöriga myndigheterna inte godkänner ansökan om typgodkännande ska de underrätta myndigheterna i övriga medlemsstater om att godkännande har vägrats och ska ange motiven för beslutet.

*Artikel 11*  
*Utrustningens överensstämmande med typgodkännandet*

1. Om en medlemsstat som har beviljat EU-typgodkännande enligt artikel 8 konstaterar att en fordonsenhet, rörelsesensor, ett diagramblad eller färdskrivarkort med ett av medlemsstaten utfärdat EU-typgodkännandemärke inte överensstämmer med den prototyp som medlemsstaten har godkänt ska den vidta de åtgärder som krävs för att se till att den serietillverkade modellen överensstämmer med den godkända prototypen. Vid behov får åtgärderna även omfatta återkallande av EU-typgodkännandet.
2. En medlemsstat som har beviljat ett EU-typgodkännande ska återkalla godkännandet om fordonsenheten, rörelsesensorn, diagrambladet eller färdskrivarkortet som godkänts inte uppfyller bestämmelserna i denna förordning eller om materielen vid användning uppvisar något generellt fel som gör den olämplig för sitt ändamål.
3. Om en medlemsstat som har beviljat ett EU-typgodkännande av en annan medlemsstat underrättas om något av de förhållanden som avses i punkterna 1 och 2 ska den, efter samråd med den senare medlemsstaten och om inte annat följer av punkt 5, vidta de åtgärder som föreskrivs i de punkterna.
4. En medlemsstat som finner att något av de fall som avses i punkt 2 föreligger får tills vidare förbjuda att sådana fordonsenheter, rörelsesensorer, diagramblad eller färdskrivarkort släpps ut på marknaden eller tas i bruk. Detsamma gäller i sådana fall som avses i punkt 1 för fordonsenheter, rörelsesensorer, diagramblad eller färdskrivarkort som har undantagits från första EU-verifikation, om tillverkaren efter vederbörlig varning inte ser till att materielen överensstämmer med den godkända typen eller med kraven i denna förordning.

Medlemsstaternas behöriga myndigheter ska under alla omständigheter inom en månad underrätta varandra och kommissionen om återkallelser av EU-typgodkännande eller om andra åtgärder som har vidtagits enligt punkterna 1–3 och ska redovisa skälen för åtgärderna.

5. Om en medlemsstat som har beviljat ett EU-typgodkännande bestrider att sådana omständigheter som avses i punkt 1 eller 2 föreligger i ett ärende som den har blivit underrättad om ska de berörda medlemsstaterna försöka lösa tvisten och ska hålla kommissionen underrättad.

Om överläggningar mellan medlemsstaterna inte har lett till någon överenskommelse inom fyra månader räknat från dagen för en sådan underrättelse som avses i punkt 3 ska kommissionen, efter samråd med experter från alla medlemsstater och efter att ha beaktat alla relevanta omständigheter, t.ex. av ekonomisk och teknisk natur, inom sex månader efter utgången av den fyramånadersperioden anta ett beslut som ska delges de berörda medlemsstaterna och samtidigt meddelas övriga medlemsstater. Kommissionen ska i varje enskilt fall fastställa tidsfristen för genomförandet av sitt beslut.

#### *Artikel 12* *Godkännande av diagramblad*

1. Den som ansöker om ett EU-typgodkännande av diagramblad ska i sin ansökan ange i vilken typ eller vilka typer av färdskrivare som avses i bilaga I som bladet ska användas och ska för provning av bladet tillhandahålla lämpliga färdskrivare av sådan typ eller sådana typer.
2. Varje medlemsstats behöriga myndigheter ska på godkännandeintyget för diagrambladet ange den typ eller de typer av färdskrivare som avses i bilaga I i vilka bladet kan användas.

#### *Artikel 13* *Motivering av beslut om avslag*

Ett beslut enligt denna förordning om att vägra att bevilja eller att återkalla ett typgodkännande av fordonsenhet, rörelsesensor, diagramblad eller färdskrivarkort ska innehålla en utförlig motivering. Beslutet ska meddelas den berörda parten, som samtidigt ska underrättas om vilka möjligheter till rättslig prövning som står till buds inom ramen för medlemsstaternas lagstiftning, och inom vilken tid prövning ska begäras.

#### *Artikel 14* *Erkännande av typgodkänd färdskrivare*

Ingen medlemsstat får vägra att registrera ett fordon som är utrustat med färdskrivare eller förbjuda att det tas i bruk eller används av skäl som hänför sig till att fordonet har denna utrustning om utrustningen bär det EU-typgodkännandemärke som avses i artikel 9 och den installationsskylt som avses i artikel 17.4.

#### *Artikel 15* *Säkerhet*

1. Tillverkarna ska utforma, prova och se över fordonsenheter, rörelsesensorer och färdskrivarkort som tas i produktion så att brister kan upptäckas under alla faser av produktens livscykel, och utnyttjande förhindras eller försvåras.
2. I detta syfte ska tillverkarna lämna relevant dokumentation till den oberoende utvärderare som avses i artikel 7.3 för sårbarhetsanalys.

3. Oberoende utvärderare ska utföra manipulationstester av fordonsenheter, rörelsesensorer och färdskrivarkort för att konstatera att kända brister inte kan utnyttjas av personer i besittning av allmänt tillgänglig kunskap.

*Artikel 16*  
*Fältstudier*

1. Medlemsstaterna får tillåta fältstudier av färdskrivare som ännu inte har blivit typgodkända. Medlemsstaterna ska ömsesidigt erkänna tillstånd för fältstudier som beviljats av en medlemsstat.
2. Förare och transportföretag som deltar i en fältstudie ska uppfylla kraven i förordning (EG) nr 561/2006. För att visa att dessa krav är uppfyllda ska förarna tillämpa det förfarande som anges i artikel 31.2.
3. Kommissionen får anta genomförandeakter för fastställande av de förfaranden som ska tillämpas för genomförandet av fältstudier och av de formulär som ska användas för att övervaka dessa fältstudier. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 40.2.

## KAPITEL IV

### Installation och besiktning

*Artikel 17*  
*Installation och reparation*

1. Färdskrivare får endast installeras eller repareras av montörer eller verkstäder som godkänts av de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna för detta ändamål i enlighet med artikel 19.
2. Montören eller verkstaden ska plombera färdskrivaren efter att ha kontrollerat att den fungerar korrekt, och i synnerhet att registrerade uppgifter inte kan manipuleras eller ändras.
3. Den godkända montören eller verkstaden ska förse sina plomberingar med ett särskilt märke och dessutom, för de färdskrivare som avses i bilaga IB, föra in de elektroniska säkerhetsuppgifterna för genomförande av äkthetskontroller. Varje medlemsstats behöriga myndigheter ska föra ett register över de märken och elektroniska säkerhetsuppgifter som används samt över de kort som utfärdas till godkända verkstäder och montörer.
4. Som bevis för att en färdskrivare har installerats i enlighet med kraven i denna förordning ska en installationsskylt monteras enligt föreskrifterna i bilagorna I och IB.
5. Plomberingen får endast avlägsnas av de montörer eller verkstäder som har godkänts av de behöriga myndigheterna enligt punkt 1 eller av kontrolltjänstemännen, eller

under de omständigheter som anges i bilaga I avsnitt V punkt 4 eller bilaga IB avsnitt V punkt 3.

*Artikel 18*  
*Besiktning av färdskrivaren*

Färdskrivare ska besiktigas regelbundet av godkända verkstäder. Regelbunden besiktning ska göras minst vartannat år.

Verkstäderna ska utarbeta en besiktningsrapport i de fall då oegentligheter beträffande färdskrivarens funktion måste åtgärdas, antingen till följd av periodisk besiktning eller besiktning som utförts på särskild begäran av den behöriga nationella myndigheten. Verkstäderna ska föra en förteckning över alla besiktningsrapporter som utarbetats.

Verkstäderna ska behålla besiktningsrapporterna under minst två år räknat från den tidpunkt då rapporten utarbetades. Verkstäderna ska på begäran av den behöriga myndigheten göra rapporterna om besiktningar och kalibreringar som utförts under den perioden tillgängliga.

*Artikel 19*  
*Godkännande av montörer och verkstäder*

1. Medlemsstaterna ska godkänna, regelbundet kontrollera och utfärda intyg för de montörer och verkstäder som får utföra installationer, kontroller, besiktningar och reparationer av färdskrivare.
2. Medlemsstaterna ska se till att verkstäder och montörer är kompetenta och tillförlitliga. För detta syfte ska de upprätta och offentliggöra tydliga nationella förfaranden och se till att följande minimikrav är uppfyllda:
  - (a) Personalen har lämplig utbildning.
  - (b) Den utrustning som krävs för att utföra relevanta tester och uppgifter finns tillgängliga.
  - (c) Montörerna och verkstäderna har gott anseende.
3. Granskningar av godkända montörer eller verkstäder ska utföras enligt följande:
  - (a) Godkända montörer eller verkstäder ska granskas varje år med avseende på de förfaranden som verkstaden tillämpar för hanteringen av färdskrivaren. Granskningen ska särskilt inriktas på de säkerhetsåtgärder som vidtagits och på hanteringen av verkstadskort.
  - (b) Oanmälda tekniska granskningar av godkända montörer eller verkstäder ska också göras i syfte att kontrollera utförda kalibreringar och installationer. Dessa kontroller ska omfatta minst 10 % av de godkända verkstäderna per år.
4. Medlemsstaterna ska vidta lämpliga åtgärder för att förebygga intressekonflikter mellan montörer eller verkstäder och vägtransportföretag. Framför allt är det inte

tillåtet för transportföretag som också bedriver verksamhet som godkänd montör eller verkstad att installera och kalibrera färdskrivare i sina egna fordon.

5. Medlemsstaternas behöriga myndigheter ska till kommissionen översända en förteckning över godkända montörer och verkstäder och de kort som utfärdas till dessa, samt kopior av märkena och nödvändiga upplysningar rörande de elektroniska säkerhetsuppgifter som används. Kommissionen ska på sin webbplats offentliggöra förteckningen över godkända montörer och verkstäder.
6. Medlemsstaterna ska återkalla godkännandet, antingen tillfälligt eller permanent, från montörer och verkstäder som inte uppfyller sina skyldigheter enligt denna förordning.

#### *Artikel 20* *Verkstadskort*

1. Den administrativa giltighetstiden för verkstadskort får inte överstiga ett år.
2. Om verkstadskortets giltighetstid ska förlängas, eller om kortet skadas, inte fungerar på fullgott sätt, förkommer eller stjäls ska myndigheten tillhandahålla ett ersättningskort inom fem arbetsdagar efter det att den har erhållit en fullständig ansökan därom. Den myndighet som utfärdar kortet ska föra ett register över förkomna, stulna eller defekta kort.
3. När en medlemsstat återkallar godkännandet av en montör eller verkstad enligt artikel 19 ska även det verkstadskort som utfärdats dras tillbaka.
4. Medlemsstaterna ska vidta alla åtgärder som krävs för att undvika förfalskning av de kort som utfärdats till godkända verkstäder och montörer.

## **KAPITEL V**

### **Förarkort**

#### *Artikel 21* *Utfärdande av förarkort*

1. Förarkortet ska på förarens begäran utfärdas av behörig myndighet i den medlemsstat där föraren har sin normala hemvist. Det ska utfärdas inom en månad från det att begäran mottogs av den behöriga myndigheten.
2. I denna artikel avses med normal hemvist den plats där en person normalt vistas, dvs. minst 185 dygn per kalenderår, på grund av personlig och yrkesmässig anknytning eller, när det gäller en person utan yrkesmässig anknytning, på grund av personlig anknytning som visar på nära samband mellan personen och platsen; normal hemvist för en person vars yrkesmässiga anknytning är på en annan plats än den personliga anknytningen, och som därför växelvis bor på olika platser i två eller flera medlemsstater, ska anses vara platsen för den personliga anknytningen, förutsatt att

personen återvänder dit regelbundet. Detta senare villkor behöver inte uppfyllas om personen bor i en medlemsstat i syfte att utföra ett tidsbestämt uppdrag.

3. Förarna ska på lämpligt sätt bevisa sin normala hemvist, med hjälp av t.ex. identitetskort eller annan giltig handling. 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 normal hemvist som lämnas eller om det behövs i samband med vissa särskilda kontroller.
4. De behöriga myndigheterna i den utfärdande medlemsstaten ska vidta lämpliga åtgärder för att se till att sökande inte redan innehar ett giltigt förarkort och ska utforma förarkortet i enlighet med bestämmelserna i bilaga 1B.
5. Av administrativa skäl får förarkortets giltighetstid inte överstiga fem år.
6. Ett förarkort ska under sin giltighetsperiod inte återkallas eller dras in, såvida inte den behöriga myndigheten i en medlemsstat konstaterar att kortet har förfalskats, att föraren använder ett annat kort än sitt eget eller att det kort som innehas har erhållits på grund av oriktiga uppgifter och/eller falska handlingar. Om sådana åtgärder för indragning eller återkallelse vidtas av en annan medlemsstat än den som har utfärdat kortet ska denna medlemsstat återsända kortet till myndigheterna i den medlemsstat som har utfärdat det och ange skälen för återlämnandet.
7. Förarkort ska enbart utfärdas för förare som omfattas av bestämmelserna i förordning (EG) nr 561/2006.
8. Medlemsstaterna ska vidta alla de åtgärder som krävs för att undvika förfalskning av förarkorten.

#### *Artikel 22* *Användning av förarkort*

1. Förarkortet är personligt.
2. Föraren får endast inneha ett giltigt förarkort, och får endast använda sitt eget personliga kort. Föraren får inte använda ett kort som är defekt eller vars giltighet har gått ut.

#### *Artikel 23* *Förnyelse av förarkort*

1. När föraren önskar förnya sitt förarkort ska ansökan om detta göras senast femton arbetsdagar innan kortet upphör att gälla hos de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där föraren har sin normala hemvist.
2. Om myndigheterna i den medlemsstat där föraren har sin normala hemvist skiljer sig från dem som utfärdade förarkortet och de förstnämnda ombeds förnya kortet ska de informera de myndigheter som utfärdade det gamla kortet om skälen till att kortet förnyas.

3. Vid ansökan om förnyelse av ett kort vars giltighetstid är på väg att löpa ut ska den behöriga myndigheten tillhandahålla ett nytt kort före giltighetstidens utgång om ansökan skickades inom den tidsfrist som avses i punkt 1.

#### *Artikel 24*

##### *Stulna, förkomna eller defekta förarkort*

1. Den myndighet som utfärdat förarkortet ska under en period som åtminstone motsvarar kortens administrativa giltighetstid föra ett register över kort som utfärdats, stulits, förkommits eller skadats.
2. Om kortet skadas eller inte fungerar på fullgott sätt ska föraren återlämna det till den behöriga myndigheten i den medlemsstat där föraren har sin normala hemvist. Om förarkortet stjäls ska det anmälas i vederbörlig ordning till de behöriga myndigheterna i den stat där stölden skedde.
3. Om förarkortet förkommer ska det anmälas i vederbörlig ordning till både de behöriga myndigheterna i den stat som har utfärdat kortet och till myndigheterna i den medlemsstat där föraren har sin normala hemvist, om det rör sig om olika myndigheter.
4. Om förarkortet skadas, inte fungerar på fullgott sätt, förkommer eller stjäls ska föraren inom sju kalenderdagar ansöka om ett ersättningskort hos de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där föraren har sin normala hemvist. Dessa myndigheter ska tillhandahålla ett ersättningskort inom fem arbetsdagar efter det att den har erhållit en fullständig ansökan därom.
5. Föraren får fortsätta att köra utan förarkort under högst 15 kalenderdagar, eller under en längre period om detta är nödvändigt för att återföra fordonet till stationeringsorten, förutsatt att föraren kan styrka att det är omöjligt att visa eller använda kortet under denna period.

#### *Artikel 25*

##### *Ömsesidigt erkännande och utbyte av förarkort*

1. De förarkort som har utfärdats av medlemsstaterna ska erkännas ömsesidigt.
2. När innehavaren av ett giltigt förarkort utfärdat av en medlemsstat har etablerat sin normala hemvist i en annan medlemsstat får föraren begära att kortet byts ut mot ett motsvarande förarkort. Det åligger den medlemsstat som genomför utbytet att kontrollera att det uppvisade kortet fortfarande är giltigt.
3. De medlemsstater som genomför ett utbyte ska återsända det gamla kortet till myndigheterna i den medlemsstat som har utfärdat det och ange skälen till utbytet.
4. När en medlemsstat ersätter eller byter ut ett förarkort ska ersättningen eller utbytet, och varje ytterligare ersättning eller utbyte, registreras i den medlemsstaten.

*Artikel 26*  
*Elektroniskt utbyte av information om förarkort*

1. För att säkerställa att den sökande inte redan innehar ett giltigt förarkort i enlighet med artikel 21.4 ska medlemsstaterna föra nationella elektroniska register med följande information om förarkort under en period som minst motsvarar kortens administrativa giltighetstid:
  - Förarens efter- och förnamn.
  - Förarens födelsedatum och födelseort.
  - Körkortsnummer och land för utfärdande av körkortet (om tillämpligt).
  - Förarkortets status.
2. Kommissionen och medlemsstaterna ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att se till att de elektroniska registren är sammankopplade och tillgängliga i hela unionen.
3. Vid utfärdande, förnyelse eller ersättning av förarkort ska medlemsstaterna genom elektroniskt datautbyte kontrollera att föraren inte redan innehar ett annat giltigt förarkort. Utbytta uppgifter ska vara begränsade till de uppgifter som krävs för denna kontroll.
4. Kontrolltjänstemännen får ha tillgång till det elektroniska registret för att kontrollera ett förarkorts status.
5. Kommissionen ska anta genomförandeakter för att fastställa de gemensamma förfaranden och specifikationer som krävs för den samtrafik som avses i punkt 2, inbegripet formatet på de uppgifter som utbyts, de tekniska förfarandena för elektronisk åtkomst till de nationella elektroniska registren, förfaranden för tillgång och skyddsmekanismer. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 40.3.

*Artikel 27*  
*Integrering av förarkort med körkort*

Förarkort ska utfärdas i enlighet med bestämmelserna i detta kapitel till och med den 18 januari 2018. Förarkort ska från och med den 19 januari 2018 införlivas med körkort och utfärdas, förnyas, bytas ut och ersättas i enlighet med bestämmelserna i direktiv 2006/126/EG.



## KAPITEL VI

### Utrustningens användning

#### *Artikel 28*

##### *Korrekt användning av färdskrivare*

1. Om föraren ska köra ett fordon som är utrustat med färdskrivare som avses i bilaga 1B ska transportföretaget, fordonsägaren och förarna se till att färdskrivaren och förarkortet fungerar och används på rätt sätt.
2. Det är förbjudet att förfalska, dölja, hemlighålla eller förstöra uppgifter på diagrambladet, i färdskrivaren eller på förarkortet samt utskrifter från färdskrivare som avses i bilaga 1B. Det är också förbjudet att manipulera färdskrivare, diagramblad eller förarkort så att uppgifter och/eller utskrifter förfalskas, hemlighålls eller förstörs. Fordonet får inte ha någon anordning som kan möjliggöra detta.
3. Fordon ska inte vara utrustade med mer än en uppsättning färdskrivare, utom i samband med de fältstudier som avses i artikel 16.
4. Medlemsstaterna ska förbjuda tillverkning, distribution, reklam och/eller försäljning av produkter som är konstruerade och/eller avsedda för manipulering av färdskrivare.

#### *Artikel 29*

##### *Företagets ansvar*

1. Transportföretaget ska lämna ut ett tillräckligt antal diagramblad till förarna av fordon utrustade med färdskrivare som avses i bilaga 1, och samtidigt beakta att dessa blad är personliga, transportuppdragets varaktighet samt eventuella behov av att ersätta blad som är skadade eller som har tagits ut av en behörig kontrolltjänsteman. Transportföretaget ska endast tillhandahålla förarna diagramblad av godkänd typ, lämpliga för användning i den utrustning som är installerad i fordonet.

Om fordonet är utrustat med färdskrivare som avses i bilaga 1B ska transportföretaget och föraren, med beaktande av transportuppdragets varaktighet, se till att den utskrift på begäran som avses i bilaga 1B kan göras på rätt sätt vid en kontroll.

2. Transportföretaget ska bevara diagramblad och utskrifter, när utskrifter har gjorts i enlighet med artikel 31, i kronologisk ordning och i läsbart format i minst ett år efter användandet och ska på begäran överlämna kopior till de berörda förarna. Transportföretaget ska också lämna kopior av uppgifter som överförts från förarkorten till de berörda förare som begär detta samt utskrifterna av dessa kopior. Diagrambladen, utskrifterna och de överförda uppgifterna ska på begäran uppvisas för eller överlämnas till behörig kontrolltjänsteman.

3. Transportföretaget ska vara ansvarigt för överträdelse av bestämmelserna i denna förordning som begåtts av företagets förare. Utan att det påverkar medlemsstaternas rätt att hålla transportföretag fullt ansvariga får medlemsstaterna beakta bevis för att transportföretaget inte rimligtvis kan hållas ansvarigt för den överträdelse som begåtts.

#### *Artikel 30*


##### *Användning av förarkort och diagramblad*




1. Varje dag föraren kör ska diagrambladen eller förarkorten användas, från den tidpunkt då fordonet övertas. Diagrambladet eller förarkortet får tas ut först vid den dagliga körtidens slut, om det inte är tillåtet att ta ut det vid någon annan tidpunkt. Diagramblad eller förarkort får inte användas längre tid än det är avsett för.
2. Förare ska på lämpligt sätt skydda diagramblad eller förarkort, och ska inte använda smutsiga eller skadade blad eller kort.
3. När en förare inte kan använda den i fordonet installerade färdskrivaren på grund av att föraren lämnat fordonet ska de tidsperioder som anges i punkt 5.b ii och iii,
  - a) om fordonet är utrustat med färdskrivare som avses i bilaga I, föras in på diagrambladet antingen för hand, genom automatisk registrering eller på annat sätt, läsligt och utan att diagrambladet smutsas ned, eller
  - b) om fordonet är utrustat med färdskrivare som avses i bilaga IB, föras in på förarkortet med hjälp av den manuella inmatningsfunktion som finns i färdskrivaren.

För kontrolländamål ska tidsperioder för vilken ingen verksamhet har registrerats betraktas som vila eller rast. Förare är inte skyldiga att registrera dagliga och veckovisa viloperioder när de har varit borta från fordonet.

4. Om det finns mer än en förare ombord på ett fordon som är utrustat med färdskrivare som avses i bilaga IB ska varje förare förvissa sig om att det egna förarkortet sätts in på rätt kortplats i färdskrivaren.

Om det finns mer än en förare ombord på ett fordon som är utrustat med färdskrivare som avses i bilaga IB ska förarna vid behov ändra diagrambladen så att den information som avses i avsnitt II a, b och c i bilaga I registreras på diagrambladet för den förare som för tillfället kör fordonet.

5. Förarna ska
  - a) se till att den på bladet registrerade tiden överensstämmer med den officiella tiden i fordonets registreringsland,
  - b) använda reglagen så att följande tidskategorier registreras tydligt var för sig:
    - i) under tecknet  : körtid,

- ii) under tecknet  : ”annat arbete”, med vilket avses andra verksamheter än körning enligt definitionen i artikel 3 a i Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG<sup>25</sup>, samt arbete för samma eller annan arbetsgivare inom eller utanför transportsektorn,
- iii) under tecknet  : ”tillgänglig” enligt definitionen i artikel 3 b i direktiv 2002/15/EG,
- iv) under tecknet  : raster eller vila.

6. Varje förare ska lämna följande uppgifter på sitt diagramblad:

- a) Efter- och förnamn (när bladet börjar användas).
- b) Datum och ort där användningen av bladet börjar samt datum och ort där användningen upphör.
- c) Registreringsnummer för varje fordon som föraren tilldelas, både vid starten av den första resan som registreras på bladet och därefter, om byte av fordon sker, under bladets användning.
- d) Vägmätarställning
  - i) vid starten av den första resan som registreras på bladet,
  - ii) vid slutet av den sista resan som registreras på bladet,
  - iii) vid fordonsbyte under en arbetsdag (avläsning på det första fordonet som föraren hade tilldelats och avläsning på nästa fordon),
- e) Tidpunkt för eventuellt fordonsbyte.

7. Föraren ska i färdskrivare som avses i bilaga IB föra in symbolerna för de länder där den dagliga arbetsperioden påbörjas respektive avslutas. En medlemsstat får emellertid ålägga förare av fordon som utför transporter inom dess territorium att lägga till mer detaljerade geografiska upplysningar till symbolen för landet, förutsatt att medlemsstaten har underrättat kommissionen om dessa före den 1 april 1998.

Förare är emellertid inte tvungna att föra in dessa uppgifter om färdskrivaren automatiskt registrerar lokaliseringssuppgifter i enlighet med artikel 4.

---

<sup>25</sup> EGT L 80, 23.3.2002, s. 35.

*Artikel 31*  
*Skadade förarkort eller diagramblad*

1. Om ett diagramblad eller förarkort med registreringar har skadats ska föraren förvara det skadade bladet eller förarkortet tillsammans med det reservblad som används som ersättning.
2. Om förarkortet skadas, inte fungerar på fullgott sätt, förkommer eller stjäls ska föraren
  - a) i början av sin körning skriva ut uppgifterna avseende det fordon som föraren kör och på den utskriften ange
    - i) uppgifter som gör det möjligt att identifiera föraren (namn, förarkorts- eller körkortsnummer), samt förarens namnteckning,
    - ii) de tidsperioder som avses i punkt 30.5 b ii, iii och iv,
  - b) i slutet av körningen skriva ut uppgifterna om de tidsperioder som registrerats av färdskrivaren, registrera eventuella perioder där annat arbete har utförts, föraren har varit tillgänglig eller tagit vila sedan utskriften som gjordes vid avfärden, i den mån de inte registrerats av färdskrivaren, och på detta dokument ange uppgifter som gör det möjligt att identifiera föraren (namn, förarkorts- eller körkortsnummer), samt förarens namnteckning.

*Artikel 32*  
*Uppgifter som ska medföras av föraren*

1. Föraren av ett fordon utrustat med färdskrivare som avses i bilaga I ska när som helst på kontrolltjänstemans begäran kunna visa upp följande:
  - i) Diagramblad för innevarande dag och de diagramblad som föraren har använt under de föregående 28 dagarna.
  - ii) Förarkortet, om föraren innehar ett sådant.
  - iii) Registreringar som gjorts för hand och utskrifter som gjorts under innevarande dag och de föregående 28 dagarna i enlighet med denna förordning och förordning (EG) nr 561/2006.
2. Föraren av ett fordon utrustat med färdskrivare som avses i bilaga IB ska när som helst på kontrolltjänstemans begäran kunna visa upp följande:
  - i) Sitt förarkort.
  - ii) Registreringar som gjorts för hand och utskrifter som gjorts under innevarande dag och de föregående 28 dagarna i enlighet med denna förordning och förordning (EG) nr 561/2006.
  - iii) Diagramblad för samma period som anges i led ii, då föraren har kört ett fordon utrustat med färdskrivare som avses i bilaga I.

3. En behörig kontrolltjänsteman får kontrollera att förordning (EG) nr 561/2006 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 visa att exempelvis bestämmelserna i artiklarna 24.2 och 33.2 i denna förordning inte efterlevs.

#### *Artikel 33*

##### *Förfaranden i händelse av att utrustning inte fungerar på fullgott sätt*

1. Vid driftstopp eller felaktig funktion ska transportföretaget låta en godkänd montör eller verkstad reparera färdskrivaren så snart omständigheterna medger detta.

Om fordonet inte kan återvända till stationeringsorten inom en vecka från dagen för driftstoppet eller dagen då funktionsfelet upptäcktes ska reparationen göras under resans gång.

Åtgärder som medlemsstaterna har vidtagit enligt artikel 37 får ge de behöriga myndigheterna befogenhet att förbjuda att fordonet används om driftstopp eller funktionsfel inte har åtgärdats i enlighet med föreskrifterna i första och andra styckena.

2. Om färdskrivaren inte är i funktion eller inte fungerar på fullgott sätt ska föraren notera uppgifter som gör det möjligt att identifiera föraren (namn, förarkorts- eller körkortsnummer), inbegripet namnteckning, samt uppgifter om de olika tidsperioder som inte längre registreras eller skrivs ut korrekt av färdskrivaren,
  - a) på diagrambladet eller diagrambladen, eller
  - b) på ett tillfälligt blad som ska fästas vid diagrambladet eller förvaras tillsammans med förarkortet.

## **KAPITEL VII**

### **Dataskydd, verkställighet och påföljder**

#### *Artikel 34*

##### *Skydd av personuppgifter*

1. Medlemsstaterna ska se till att behandlingen av personuppgifter inom ramen för denna förordning sker i enlighet med direktiv 95/46/EG och 2002/58/EG och under tillsyn av medlemsstatens offentliga oberoende myndighet som avses i artikel 28 i direktiv 95/46/EG.
2. Medlemsstaterna ska framför allt se till att personuppgifter skyddas i samband med
  - den användning av ett globalt system för satellitnavigering (GNSS) för registrering av lokaliseringuppgifter som avses i artikel 4,

- den kommunikation på distans för kontrolländamål som avses i artikel 5,
  - den användning av färdskrivare med harmoniserat gränssnitt som avses i artikel 6,
  - det elektroniska utbyte av information om förarkort som avses i artikel 26,
  - transportföretagets bevarande av uppgifter i den mening som avses i artikel 29.
3. De färdskrivare som avses i bilaga IB ska vara utformade på ett sådant sätt att de skyddar integriteten. Endast uppgifter som är absolut nödvändiga för behandlingen ska behandlas.
  4. Fordonsägarna och/eller transportföretagen ska, i förekommande fall, uppfylla relevanta bestämmelser om skydd av personuppgifter.

*Artikel 35*  
*Utbildning av kontrolltjänstemän*

1. Medlemsstaterna ska se till att kontrolltjänstemännen har lämplig utbildning för analys av de uppgifter som registrerats och kontroll av färdskrivaren.
2. Medlemsstaterna ska senast [sex månader efter det att denna förordning trätt i kraft] informera kommissionen om utbildningskraven för deras kontrolltjänstemän.
3. Kommissionen ska fatta beslut om metoden för grund- och vidareutbildning av kontrolltjänstemän, inbegripet om teknik för riktade kontroller och för upptäckt av manipulationsutrustning och bedrägerier. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 40.2.

*Artikel 36*  
*Ömsesidigt bistånd*

Medlemsstaterna ska bistå varandra vid tillämpningen av denna förordning och vid kontrollen av att den följs.

Framför allt ska medlemsstaternas behöriga myndigheter, i samband med detta ömsesidiga bistånd, regelbundet sända varandra all tillgänglig information om överträdelser av denna förordning som rör montörer och verkstäder, och påföljder för sådana överträdelser.

*Artikel 37*  
*Påföljder*

1. Medlemsstaterna ska anta bestämmelser om vilka sanktioner som ska gälla vid överträdelse av denna förordning och vidta alla nödvändiga åtgärder för att se till att bestämmelserna genomförs. Dessa påföljder ska vara effektiva, proportionella, avskräckande och icke-diskriminerande. För verkstäder som har överträtt bestämmelserna i denna förordning kan detta innefatta upphävning av godkännandet och återkallande av verkstadskortet.

2. Överträdelse av denna förordning ska inte bli föremål för mer än en påföljd eller ett förfarande.
3. De påföljder som medlemsstaterna fastställer för mycket allvarliga överträdelse enligt definitionen i direktiv 2009/5/EG ska vara de högsta som medlemsstaten tillämpar för överträdelse av vägtransportlagstiftningen.
4. Medlemsstaterna ska senast den [tillämpningsdatum för denna förordning] till kommissionen anmäla dessa åtgärder och bestämmelser om påföljder och sanktioner. De ska underrätta kommissionen om varje ändring av dessa åtgärder.

## KAPITEL VIII

### Slutbestämmelser

#### *Artikel 38*

#### *Anpassning till teknisk utveckling*

För att anpassa bilagorna I, IB och II till den tekniska utvecklingen ska kommissionen ha befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 39.

#### *Artikel 39*

#### *Utövande av delegering*

1. Kommissionens rätt att anta delegerade akter gäller på de villkor som fastställs i denna artikel.
2. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 4, 5, 6 och 38 ska ges på obestämd tid från och med den [dagen för denna förordnings ikraftträdande].
3. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 4, 5, 6 och 38 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Beslutet om återkallande avslutar delegeringen av de befogenheter som anges i beslutet. Beslutet får verkan dagen efter det att beslutet har offentliggjorts i Europeiska unionens officiella tidning, eller vid en senare tidpunkt som anges i beslutet. Beslutet påverkar inte sådana delegerade akter som redan trätt i kraft.
4. När kommissionen antagit en delegerad akt ska den samtidigt underrätta Europaparlamentet och rådet.
5. En delegerad akt som antagits i enlighet med artiklarna 4, 5, 6 och 38 ska träda i kraft endast om Europaparlamentet eller rådet inte har gjort några invändningar inom två månader efter det att akten anmäldes till Europaparlamentet och rådet, eller om Europaparlamentet och rådet, innan den perioden löpt ut, har informerat kommissionen om att de inte har några invändningar. Perioden ska förlängas med [två månader] på initiativ av Europaparlamentet eller rådet.

*Artikel 40*  
*Kommitté*

1. Kommissionen ska biträdas av en kommitté. Denna ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.
2. När hänvisning görs till denna punkt ska artikel 4 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

Om kommitténs yttrande ska erhållas genom skriftligt förfarande ska detta förfarande avslutas utan resultat inom tidsgränsen för avgivande av ett yttrande, om ordföranden för kommittén beslutar detta eller om en enkel majoritet av kommitténs medlemmar begär detta.

3. När hänvisning görs till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

Om kommitténs yttrande ska erhållas genom skriftligt förfarande ska detta förfarande avslutas utan resultat inom tidsgränsen för avgivande av ett yttrande, om ordföranden för kommittén beslutar detta eller om en enkel majoritet av kommitténs medlemmar begär detta.

*Artikel 41*  
*Forum om färdskrivare*

1. Ett forum om färdskrivare ska inrättas till stöd för diskussion om tekniska frågor om färdskrivare bland medlemsstaternas experter och experter från tredjeländer som använder färdskrivare enligt den europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR).
2. Medlemsstaterna ska utse en expert till forumet om färdskrivare.
3. Forumet om färdskrivare ska vara öppet för experter från intresserade parter i AETR utanför EU.
4. Intressenter, företrädare för fordonstillverkare, färdskrivartillverkare och arbetsmarknadens parter ska bjudas in till forumet om färdskrivare.
5. Forumet om färdskrivare ska anta sin egen arbetsordning.
6. Forumet om färdskrivare ska sammanträda minst en gång per år.

*Artikel 42*  
*Anmälan av nationella åtgärder*

Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de bestämmelser i lagar och andra författningar i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av denna förordning senast 30 dagar efter att de har antagits och första gången senast [12 månader efter ikraftträdandet av denna förordning].



2) Bilaga I till förordning (EEG) nr 3821/85 ska ändras på följande sätt:

- (a) I kapitel I Definitioner ska led b utgå.
- (b) I kapitel III c punkt 4.1 ska hänvisningen till ”artikel 15.3 andra strecksatsen b, c och d i förordningen” ersättas med ”artikel 30.5 andra strecksatsen b, c och d i förordningen”.
- (c) I kapitel III c punkt 4.2 ska hänvisningen till ”artikel 15 i förordningen” ersättas med ”artikel 30 i förordningen”.
- (d) I kapitel IV a punkt 1 tredje stycket ska hänvisningen till ”artikel 15.5 i förordningen” ersättas med ”artikel 30.6 i förordningen”.

3) Bilaga IB till förordning (EG) nr 3821/85 ska ändras på följande sätt:

- (a) I kapitel I Definitioner ska punkterna l, o, t, y, ee, kk, oo och qq utgå.
- (b) Kapitel VI ska ändras på följande sätt:
  - (1) I första stycket ska hänvisningen till ”artikel 12.5 i rådets förordning (EEG) nr 3821/85, senast ändrad genom rådets förordning (EG) nr 2135/98” ersättas med ”artikel 24.5 i förordning (EEG) nr 3821/85”.
  - (2) Avsnitt 1 ”Godkännande av montörer eller verkstäder” ska utgå.
- (c) I kapitel VIII punkt 271 ska hänvisningen till ”artikel 5 i denna förordning” ersättas med en hänvisning till ”artikel 8 i denna förordning”.

#### *Artikel 2*

Förordning (EG) nr 561/2006 ska ändras på följande sätt:

Avståndet ”50 km” i artikel 13.1 d, f och p ska ersättas med ”100 km”.

#### *Artikel 3*

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

Den ska tillämpas från och med den [ett år efter ikraftträdandet].

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

Utfärdad i Bryssel den

*På Europaparlamentets vägnar*  
*Ordförande*

*På rådets vägnar*  
*Ordförande*