



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 21.11.1995
KOM(95) 550 endelig udg.

94 0187 (SYN)

Ændret forslag til

RÅDETS FORORDNING (EF)

om ændring af Rådets forordning (EØF) 3821/85

og Rådets direktiv 88/599/EØF om kontrolapparater inden for
vejtransport

(forelagt af Kommissionen i henhold til EF-traktatens
artikel 189 A, stk. 2)

BEGRUNDELSE

Baggrund

- A. Den 22.7.1994 sendte Kommissionen Rådet et forslag til Rådets forordning (EF) om ændring af Rådets forordning (EØF) 3821/85 og Rådets direktiv 88/599/EØF om kontrolapparater inden for vejtransport (dokument KOM(94)323 endelig udg. - 94/0187(SYN)¹⁾.

Forslagets formål var at indføre obligatorisk montering af et ekstra element i det nuværende takografsystem. Det nuværende apparat registrerer data på en papirskive, diagramarket, ved hjælp af en skriveanordning. Det nye element skal ved hjælp af elektronisk teknologi forbedre apparatet og gøre det til et integreret automatisk databehandlingssystem, der fungerer sammen med førerens "chipkort".

Forslaget giver også mulighed for, at diagramarket kan erstattes med digital teknologi, hvis den giver samme nøjagtighed og sikkerhed.

Det nye udstyrs tekniske specifikationer findes i forslagets bilag A1.

Det Økonomiske og Sociale Udvalg afgav udtalelse den 22.2.1995²⁾.
Europa-Parlamentet godkendte forslaget ved førstebehandlingen den 13.7.1995³⁾.

Både Europa-Parlamentet og Det Økonomiske og Sociale Udvalg støttede i deres udtalelser forslagets generelle formål. Europa-Parlamentet ønskede at definere den nye teknologi i videst muligt omfang og foreslog derfor et nyt bilag IB, der så vidt muligt fastlagde de tekniske specifikationer for kontrolapparater, hvori diagramarket afløses af en elektronisk hukommelse.

Kommissionen accepterer 20 af de 32 ændringsforslag.

De øvrige ændringsforslag kunne Kommissionen imidlertid af følgende grunde ikke acceptere:

Ændringsforslaget til betragtning 2a (ny), da Kommissionen faktisk har den omtalte kompetence.

Ændringsforslaget til betragtning 5a (ny), da det er umiddelbart indlysende og derfor ikke behøver at nævnes.

1) EFT C 243 af 31.8.1994, s. 8.

2) EFT C

3) EFT C

Ændringsforslaget til betragtning 7, som ikke er relevant.

Ændringsforslaget til betragtning 7a (ny), da kontrol på vejen er et værdifuldt håndhævelsesmiddel både i medlemsstaterne og ved international kørsel.

Ændringsforslaget til betragtning 9, da det ikke ville være rimeligt at sætte en frist for afskaffelse af det nuværende udstyr, når den alternative teknologi endnu ikke har overstået udviklingsstadiet.

Ændringsforslaget til begrundelse 13 og artikel 1, stk. 8, [artikel 18(forordning 3821/85)], da det nuværende IIIA-udvalg anses for hensigtsmæssigt.

Ændringsforslaget til betragtning 15 og artikel 2, stk. 1, da det kræver eftermontering af køretøjer fra 1985 og derfor giver industrien yderligere omkostninger, som bringer efterlevelsen i alvorlig fare.

Ændringsforslaget til artikel 1, stk. 3, [artikel 4-8, 11 og 15 (forordning 3821/85)] og artikel 1, stk. 4, [artikel 14 (stk. 5a, (nyt) (forordning 3821/85)], da det indebærer, at førerkortet ikke er et væsentligt led i alle nye systemer.

Ændringsforslaget til artikel 5a (ny), da det forudsætter, at Kommissionens forslag ikke omfatter elektroniske elementer.

B. Kommissionen ændrer derfor forslaget således:

Ændringsforslag 1-5 er tekstændringer og tilføjelser, som tydeliggør forslagets hensigt.

Ændringsforslag 6-13, 15-18 og 20 er relevante for bilag IB, der fastlægger den nye digitale teknologi.

Ændringsforslag 14 forbedrer datasikkerheden.

Ændringsforslag 19 fjerner kravet om et udvendigt advarselssignal.

Ændret forslag til

RÅDETS FORORDNING (EF)

om ændring af Rådets forordning (EØF) 3821/85

og Rådets direktiv 88/599/EØF om kontrolapparater inden for
vejtransport

Forslaget i Kommissionens dokument KOM(94)323 endelig udg. - 94/0187(SYN)⁴⁾ ændres således:

Kommissionens oprindelige forslag	Ændret forslag
Ændringsforslag 1 Anden betragtning	
Det økonomiske pres på transportvirksomhederne og dermed også på de enkelte førere modarbejder overholdelsen af de nødvendige hviletider og hastighedsbegrænsninger, og den nuværende håndhævelse er ikke altid tilstrækkelig til at modvirke grove overtrædelser;	Det økonomiske pres og konkurrencen inden for vejtransporten gør det vanskeligt for de enkelte førere at overholde køre- og hviletiderne og hastighedsbegrænsningerne fuldt ud;

4) EFT C 243 af 31.8.1994, s. 8.

Kommissionens oprindelige forslag	Ændret forslag
Ændringsforslag 2 Tredje betragtning	
Disse grove overtrædelser er uacceptable for den enkelte fører, skadelige for konkurrencevilkårene og til risiko for trafiksikkerheden;	Grove overtrædelser er til risiko for trafiksikkerheden og er ud fra et konkurrencesynspunkt uacceptable for den individuelle fører, der overholder bestemmelserne;

Kommissionens oprindelige forslag	Ændret forslag
Ændringsforslag 3 Fjerde betragtning	
Trafiksikkerheden vil blive forøget, hvis registrering af andre enkeltheder i forbindelse med kørslen, som hastighed og tilbagelagt afstand, tilskynder til fornuftig kørsel;	Trafiksikkerheden vil blive forøget, via registrering og regelmæssig kontrol, det være sig internt i virksomheden eller gennem eksterne organer, af førerens ydelse og adfærd samt af data vedrørende kørslen, såsom hastighed og tilbagelagt afstand;

Kommissionens oprindelige forslag	Ændret forslag
Ændringsforslag 4 Betragtning 4a (ny)	
	Registreringen af en lang række enkeltheder såsom tid og sted for indsats af mennesker og materiel, tilbagelagt afstand, hastighed og brændstofforbrug kan tilskynde til fornuftig kørsel og rationel virksomhedsledning;

Kommissionens oprindelige forslag	Ændret forslag
Ændringsforslag 5 Femte betragtning	
<p>Det er vigtigt, at et eventuelt fremtidigt system bevarer fordelene ved det nuværende system, som i de sidste to snese år er blevet forbedret i overensstemmelse med medlemsstaternes og Fællesskabets lovgivning, og at det er mindst lige så nøjagtigt, pålideligt og acceptabelt;</p>	<p>Det er vigtigt, at fremtidige systemer er mere nøjagtige, pålidelige og vanskelige at bedrage end det eksisterende system, at alle de øvrige ønskede data kan registreres og oplagres, og at disse systemer også giver mulighed for, uden urimelige omkostninger, at udvide funktionerne i forbindelse med forvaltningen af vognparken;</p>

Kommissionens oprindelige forslag	Ændret forslag
Ændringsforslag 6 Ottende betragtning	
<p>Hvis der indføres et førerkort, vil mange af de mest almindelige former for misbrug af det nuværende system ophøre, da de registrerede data er umiddelbart tilgængelige på dataskærmen og desuden er utvetydige, let forståelige, pålidelige og frem for alt er en uigendrivelig registrering af førerens virksomhed i løbet af de seneste 28 dages kørsel;</p>	<p>Hvis der indføres nyt avanceret udstyr, kan misbrug af det nuværende system ophøre da de registrerede data er umiddelbart tilgængelige i virksomheden og i køretøjet og desuden er utvetydige, let forståelige, pålidelige og fremfor alt er en uigendrivelig registrering af førerens virksomhed i løbet af de seneste 28 dages kørsel;</p>

Kommissionens oprindelige forslag	Ændret forslag
Ændringsforslag 7 Elevte betragtning	
Med hensyn til førerkortets specifikationer benytter denne forordning den "nye fremgangsmåde" for teknisk harmoniserede standarder ved at opstille en generel ramme for udstyrets specifikationer og overlade de detaljerede krav til procedureerne for industrialisering;	Med hensyn til førerkortets og/eller andet elektronisk udstyrs specifikationer benytter denne forordning den "nye fremgangsmåde" for teknisk harmoniserede standarder ved at opstille en generel ramme for udstyrets specifikationer og overlade de detaljerede krav til procedureerne for industrialisering;

Kommissionens oprindelige forslag	Ændret forslag
Ændringsforslag 8 Tolvte betragtning	
Der bør fastsættes en enkel procedure for tilpasning af forordningens tekniske bestemmelser og for godkendelse af alternative systemer, som opfylder de samme krav;	Der bør desuden i denne forordning fastsættes tekniske bestemmelser for godkendelse af alternative systemer, som opfylder de samme krav;

Kommissionens oprindelige forslag	Ændret forslag
Ændringsforslag 9 Fjortende betragtning	
Godkendelse af alternative systemer afhænger af, i hvor høj grad de opfylder samme krav som det system, der beskrives i bilag IA;	Godkendelse af alternative systemer afhænger af, i hvor høj grad de opfylder samme krav som det system, der beskrives i bilag IA eller IB;

Kommissionens oprindelige forslag	Ændret forslag
Ændringsforslag 10 Artikel 1, stk. 2 Artikel 1 (forordning 3821/85)	
I artikel 1 indsættes "eller IA" efter bilag I.	I artikel 1 indsættes "eller IA eller IB" efter bilag I.

Kommissionens oprindelige forslag	Ændret forslag
Ændringsforslag 11 Artikel 1, stk. 4, indledende sætning Artikel 14 (forordning 3821/85)	
4. I artikel 14 indsættes følgende som stk. 3, 4 og 5:	4. I artikel 14 indsættes følgende som stk. 3, 4, 5a og 5b:

Kommissionens oprindelige forslag	Ændret forslag
<p>Ændringsforslag 12</p> <p>Artikel 1, stk. 4</p> <p>Artikel 14, stk. 5 (forordning 3821/85)</p>	
<p>5. Medlemsstaterne kan forlange, at de førerdata, som oplagres i chipkortet, arkiveres af virksomheden eller dens repræsentant. De kan i så fald forlange, at datatransmissionen registreres på førerkortet (tidspunkt, virksomhedsnavn).</p>	<p>5a. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltning til at sikre, at de førerdata, som oplagres i chipkortet, arkiveres af virksomheden eller dens repræsentant. Den nødvendige datatransmission registreres på førerkortet (tidspunkt, virksomhedsnavn).</p>

Kommissionens oprindelige forslag	Ændret forslag
<p>Ændringsforslag 13</p> <p>Artikel 1, stk. 4</p> <p>Artikel 14, stk. 5b (nyt) (forordning 3821/85)</p>	
	<p>5b. Medlemsstaterne sørger for, at de digitale data om føreren overføres og oplagres på de kompetente myndigheders ansvar eller via et system, der kan garantere for disse datas sikkerhed og oprigtighed.</p>

Kommissionens oprindelige forslag	Ændret forslag
<p>Ændringsforslag 14 Artikel 1, stk. 5a (nyt) Artikel 15a (ny) (forordning 3821/85)</p>	
	<p>5a. Følgende indsættes som artikel 15a:</p> <p style="text-align: center;">"Artikel 15a</p> <p>Det er forbudt at forfalske, fjerne eller ødelægge optegnelserne på diagramarket, samt de i kontrolapparatets, henholdsvis førerkortets hukommelse oplagrede data. Dette gælder tilsvarende for manipulering med kontrolapparatet, diagramarket eller førerkortet, hvorved optegnelserne kan forfalskes, fjernes eller ødelægges. Der må ikke i køretøjet forefindes indretninger, som kan anvendes til dette formål."</p>

Kommissionens oprindelige forslag	Ændret forslag
<p>Ændringsforslag 15</p> <p>Artikel 1, stk. 7</p> <p>Artikel 17, stk. 2 (forordning 3821/85)</p>	
<p>2. Nye bilag kan vedtages efter den samme procedure, så der opstilles tekniske forskrifter for kontrolapparater, hvori diagramarket og den i bilag IA definerede skriveanordning erstattes med teknologi, som er i besiddelse af tilsvarende nøjagtighed og opløsning. Denne teknologi kan registrere dataene i digital form. Dog skal diagrammarkets funktion og nytte som visuel optegnelse af køretids data og hastighedsoverskridelser modsvares af en udskrift, som skal kunne fås på forlangende. Disse nye bilags tekniske forskrifter skal indeholde procedurer for overførsel af registrerede data. Førerkortets funktion og specifikationer samt dets grænseflade til kontrolapparatet og dataskærmene skal svare til beskrivelsen i denne forordnings bilag IA.</p>	<p>2. Nye bilag kan vedtages efter den samme procedure, så der opstilles tekniske forskrifter for kontrolapparater, hvori diagramarket og den i bilag IA definerede skriveanordning erstattes med teknologi, som er i besiddelse af tilsvarende nøjagtighed og opløsning som beskrevet i bilag IB. Denne teknologi kan registrere dataene i digital form. Dog skal diagrammarkets funktion og nytte som visuel optegnelse af køretidsdata og hastighedsoverskridelser modsvares af en udskrift, som skal kunne fås på forlangende. Disse nye bilags tekniske forskrifter skal indeholde procedurer for overførsel af registrerede data. Førerkortets funktion og specifikationer samt dets grænseflade til kontrolapparatet og dataskærmene skal svare til beskrivelsen i denne forordnings bilag IA.</p>

	<p>2a. I bilag IB defineres proceduren for fastlæggelse af de tekniske forskrifter for kontrolapparater, hvori diagrammet og den i bilag IA definerede skriveanordning er erstattet af digitalt registrerede data, den såkaldte black box, og det på en sådan måde, at dette apparat som minimum udfører de samme funktioner som det i bilag IA nævnte apparat, og således at dataaflysningens kompatibilitet er garanteret.</p>
--	--

Kommissionens oprindelige forslag	Ændret forslag
Ændringsforslag 16 Artikel 1, stk. 9 Bilag IA (forordning 3821/85)	
9. Et nyt bilag, bilag IA tilføjes	9. Nye bilag, bilag IA og B tilføjes.

Kommissionens oprindelige forslag	Ændret forslag
Ændringsforslag 17 Artikel 2, stk. 2, første led	
2. Køretøjer, der tages i brug efter den 1. januar 1990, men inden den 1. januar 1996, skal inden den 1. januar 2000 forsynes med det kontroludstyr, som beskrives i denne forordnings bilag IA, idet de dog undtages fra følgende af bilagets forskrifter:	2. Køretøjer, der tages i brug efter den 1. januar 1990, men inden den 1. januar 1996, skal inden den 1. januar 2000 forsynes med det kontroludstyr, som beskrives i denne forordnings bilag IA eller IB, hvis de er udstyret, med det i bilag IA nævnte apparat, idet de dog undtages fra følgende af bilagets forskrifter:

Kommissionens oprindelige forslag	Ændret forslag
Ændringsforslag 18 Artikel 3	
Fra den 1. januar 1997 EØF-typegodkender medlemsstaterne ikke længere kontroludstyr, som ikke opfylder bestemmelserne i denne forordnings bilag IA.	Fra den 1. januar 1997 EØF-typegodkender medlemsstaterne ikke længere kontroludstyr, som ikke opfylder bestemmelserne i denne forordnings bilag IA eller IB.

Kommissionens oprindelige forslag	Ændret forslag
Ændringsforslag 19 Bilag IA, afsnit III, pkt. c, stk. 4 (forordning 3821/85)	
4. Et udvendigt advarselssignal, som er synligt for alle andre trafikanter, når føreren har overskredet en lovbefalet køretidsperiode eller benyttet køretøjet uden indsat førerkort. Signalet kan i nødsfald afbrydes ved hjælp af en plomberet omskifter.	Udgår

Kommissionens oprindelige forslag	Ændret forslag
Ændringsforslag 20 Bilag IB (nyt)	
	<i>Der indsættes et nyt bilag IB med følgende ordlyd på de steder, hvor det afviger fra bilag IA:</i>
	<p>I(a) Registreringsapparatet omfatter ... og et datalager.</p> <p>I(b) Ved masselager forstås et elektronisk oplagringsystem for data (hukommelse), som er indbygget i registreringsapparatet og er i stand til at oplagre et givet antal dage. Lageret skal være sikret på en sådan måde, at det forhindrer ikke-autoriseret adgang til og manipulation af dataene.</p>

	<p>II(a) (ny nummerering af afsnittene, da pkt. 6 i bilag IA, afsnit IIa udgår)</p> <p>- pkt. 6 er pkt. 7 i bilag IA, afsnit IIa pkt. 7 er pkt. 8 i bilag IA, afsnit IIa pkt. 8 er pkt. 9 i bilag IA, afsnit IIa</p> <p>II(d) Registrering og oplagring i køretøjer, som føres af to førere</p> <p>... Apparatet skal give mulighed for samtidig registrering af differentierede enkeltheder af de i afsnit II, litra a), pkt. 4 og 5 omhandlede oplysninger på to forskellige diagramark og i hukommelsen.</p>
--	---

	<p>III(a)</p> <p>1.5. Udgår</p> <p>6. Måling af tiden (ur)</p> <p>6.1. Tidsmålingen sker automatisk i hukommelsen.</p> <p>(ny nummerering af afsnittene, da pkt. 6.2 og 6.3 i bilag IA, afsnit III, litra a udgår)</p> <p>Pkt. 6.2 er pkt. 6.4 i bilag IA, afsnit III, litra b)</p> <p>7. Belysning og beskyttelse</p> <p>7.4. Andet afsnit: udgår</p>
	<p>III(d) Registreringsinstrumenter (ny ordlyd)</p> <p>Registreringsinstrumenter bør oplagre følgende:</p> <ol style="list-style-type: none">1. tilbagelagt afstand2. hastighed3. tid

	<p>III(f) Lukkemekanisme (ny ordlyd)</p> <p>Gengivne hukommelsesdata må ikke kunne manipuleres af føreren eller andre; dette skal være synligt på selve anordningen eller gennem en tidsangivelse i lagerindekset, der ikke kan ændres.</p>
	<p>IV. FØRERKORT (ny nummerering af afsnittene, da b) og c) udgår)</p> <p>(a) Indsættelse/udtagelse</p> <p>(b) Kørsel uden førerkort Påbegyndt køretid uden førerkort, dvs. uden indsat eller funktionsdygtigt førerkort, skal markeres eller angives i hukommelsen.</p> <p>(c) Førerkortets hukommelseskapacitet</p> <p>(d) Synlige data</p> <p>(e) Dataoverførsel</p> <p>(f) Standarder</p>

	<p>V. DIAGRAMARK (udgår)</p> <p>Kapitel VI (1A) bliver derfor kapitel V (1B) og kapitel VII (1A) bliver kapitel VI (1B)</p>
--	---

Det øvrige ændres ikke

Udfærdiget i Bruxelles

På Rådets vegne

ISSN 0254-1459

KOM(95) 550 endelig udg.

DOKUMENTER

DA

07 15

Katalognummer : CB-CO-95-586-DA-C

ISBN 92-77-95845-6

Kontoret for De Europæiske Fællesskabers Officielle Publikationer

L-2985 Luxembourg