



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 19.7.2011
KOM(2011) 454 endelig

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET, RÅDET,
DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG
REGIONSUDVALGET**

Digitale fartskrivere: Køreplan for kommende aktiviteter

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET, RÅDET,
DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG
REGIONSUDVALGET**

Digitale fartskrivere: Køreplan for kommende aktiviteter

1. INDLEDNING

Fartskrivere spiller en afgørende rolle for kontrollen med, at erhvervschauffører inden for vejtransport overholder køretids- og hviletidsbestemmelserne. De bidrager til at øge trafiksikkerheden, forbedre chaufførernes arbejdsvilkår og sikre loyal konkurrence mellem vejtransportvirksomheder. Et centralt aspekt af Kommissionens strategi går ud på at gøre fartskrivere mere omkostningseffektive med henblik på at integrere markedet for vejgodstransport yderligere og gøre vejtransport mere sikker, effektiv og konkurrencedygtig, således som det er skitseret i hvidbogen om transport af 28. marts 2011¹.

- Denne meddelelse er vedlagt et forslag til ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om fartskrivere. Formålet med forslaget er at forbedre fartskrivers nyttevirkning og effektivitet og at sikre, at erhvervschauffører respekterer køretids- og hviletidsreglerne. Den er en opfølgning på henstillingerne fra Gruppen af Højstående Uafhængige Interesserede Parter vedrørende Administrative Byrder² og rapporter fra nationale kontrol- og politiorganisationer om manipulationer og svig.
- I den foreslåede forordning indgår foranstaltninger, der skal forbedre digitale fartskrivers tekniske egenskaber³ og gøre dem til virkeligt "intelligente" fartskrivere, samt ikke-tekniske foranstaltninger såsom at forbedre værksteders troværdighed, indføre et mindstemål for harmonisering af sanktioner, oplære kontrolmedarbejdere og forenkle regler om brugen af fartskrivere ved at undtage visse smv'er.

Under udarbejdelsen af dette forslag er der af Kommissionen blevet identificeret⁴ en række andre foranstaltninger, som er nødvendige for at forbedre nyttevirkningen og effektiviteten af fartskriversystemet. De kan dog ikke implementeres direkte ved den foreslåede forordning alene. I denne meddelelse forklares det, hvordan og hvornår Kommissionen har til hensigt at implementere de andre foranstaltninger, som der er behov for, men som ikke er integreret i det vedlagte lovgivningsforslag. Der vil skulle træffes fire foranstaltninger, og dem er der gjort rede for i denne meddelelse:

- Det vil være nødvendigt ved delegerede retsakter at ændre de tekniske specifikationer for de digitale fartskrivere, der fremgår af bilag IB i forordning (EØF) nr. 3821/85. Hermed vil det blive lettere at udvikle og fremstille fartskrivere med de nye tekniske egenskaber, der

¹ KOM(2011) 144 endelig.

² http://ec.europa.eu/enterprise/policies/better-regulation/administrative-burdens/high-level-group/index_en.htm

³ Tilslutning til et globalt satellitnavigationssystem til fjernkommunikation med kontrollører, som udfører vejkontrol, og udvikling af en standardiseret grænseflade med applikationer til intelligente transportsystemer.

⁴ Se konsekvensanalysen SEK(2011) xxx.

indføres ved ovennævnte lovgivningsforslag. Endnu vigtigere er det, at det vil blive nødvendigt at opgradere sikkerhedsmekanismerne, så det nuværende sikkerhedsniveau bevares og der undgås svig og manipulation med de data, som registreres af fartskrivere. Disse ændringer vil kræve en overgangsstrategi, som kan sikre, at de nuværende kort og køretøjsenheder, der er i funktion, er forenelige med dem, der skal indføres.

- Hvad angår sikkerhedsplomberinger på fartskrivere for at undgå interferens med dataene, bør der udvikles harmoniserede standarder af de relevante standardiseringsorganer. For at denne procedure kan lanceres, skal Kommissionen udstede et mandat til CEN i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/34/EF af 22. juni 1998 om en informationsprocedure med hensyn til tekniske standarder og forskrifter⁵, som fastlægger rammerne for standardiseringsaktiviteter.
- Med den foreslåede forordning vil det blive nødvendigt at forbedre beslutningstagningsprocessen for fartskrivere i forbindelse med den såkaldte AETR-overenskomst⁶, der er undertegnet af de 27 medlemsstater og 22 europæiske lande (herunder SNG-lande, Tyrkiet og vestbalkanske lande)⁷. I 2010 gjorde en ændring af AETR digitale fartskrivere til obligatorisk registreringsudstyr for international transport i 22 AETR-lande uden for EU. En af konsekvenserne af denne succes med at sprede EU-udviklede fartskrivere ud over EU's grænser er, at disse lande uden for EU nu bliver involveret i den kommende tekniske tilpasning af udstyret. Ved en ensartet anvendelse af fartskrivere kan EU's vognmandsforretninger konkurrere på lige fod med vognmandsforretninger fra disse lande uden for EU, og det er i sidste instans af interesse for EU.
- Og endelig vil direktiv 2006/126/EF om kørekort skulle ændres, så de kort, der bruges af erhvervschauffører i digitale fartskrivere, kan integreres i deres kørekort fra og med 2018, sådan som det fremgår af den ledsagende forordning.

2. UDFORDRINGER

2.1. Tilpasning af sikkerhedselementerne i fartskrivere

2.1.1. Den nuværende situation

Fartskrivere skal kunne give pålidelige og troværdige data, så der kan foretages effektiv kontrol af chaufførers køretid og hvileperioder. Dataene skal for eksempel kunne bruges i retssager. Sikkerheden i fartskriversystemet er derfor helt afgørende for at kunne forhindre svig og ulovlig manipulation. Kravet om, at der skal være tilstrækkelige garantier med hensyn til tekniske sikkerhedsforanstaltninger og organisatoriske foranstaltninger, der styrer databehandlingen, skyldes også, at de behandlede data er personoplysninger. Behandlingen

⁵ EFT L 204 af 21.7.1998, s. 37-48.

⁶ Europæisk overenskomst om arbejdet for besætninger på køretøjer i international vejtransport.

⁷ Albanien, Andorra, Armenien, Aserbajdsjan, Belarus, Bosnien-Hercegovina, Kasakhstan, Kroatien, Liechtenstein, Moldova, Monaco, Montenegro, Norge, Den Russiske Føderation, San Marino, Schweiz, Serbien, Den Tidligere Jugoslaviske Republik Makedonien, Tyrkiet, Turkmenistan, Ukraine, Usbekistan.

heraf er underlagt principperne med hjemmel i direktiv 95/46/EF⁸ om beskyttelse af personoplysninger og direktiv 2002/58/EF⁹, som kræver, at personoplysninger behandles på en sikker måde.

Hvis sikkerhedsniveauet skal opretholdes over tid, kræver det løbende tilpasning til de fremskridt, der gøres inden for informationsteknologier (it). Det er nemlig nødvendigt med et relativt højt sikkerhedsniveau, hvis det skal være umuligt at foretage uautoriserede ændringer af registrerede data (integritet), hvis oprindelsen af data skal kunne identificeres på utvetydig måde, og hvis data altid skal være tilgængelige, når det er nødvendigt eller der anmodes herom. Den nuværende lovgivning om fartskrivere har fastsat et bestemt sikkerhedsniveau og kræver visse sikkerhedsmekanismer, som skal kunne leve op til dette sikkerhedsniveau (det såkaldte "ITSEC-niveau E3")¹⁰. Men udviklingen inden for computere og inden for kryptografi og brydning af koder betyder, at dette sikkerhedsniveau ikke længere er garanteret med de sikkerhedsmekanismer, som er angivet i de nuværende specifikationer¹¹. Hvis der ikke gøres noget, vil sandsynligheden for, at systemet bryder sammen, stige år for år. Det, der tidligere blev betragtet som avanceret, og som det var vanskeligt at angribe for mange år siden, bliver det lettere og lettere at bryde ind i nu, hvor it bliver mere og mere udviklet og sofistikeret.

Denne uoverensstemmelse mellem det nødvendige sikkerhedsniveau og den teknologi, som skulle garantere dette sikkerhedsniveau, har allerede gjort, at Kommissionen har måttet foretage sine egne korrigerende foranstaltninger. Ifølge den seneste ændring af bilag IB i Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85¹² kan typegodkendelse fortsat gives under sådanne omstændigheder, hvor de myndigheder, der attesterer overensstemmelse med sikkerhedsniveauet i forordningen, afviser at attestere nyt udstyr med den begrundelse, at sikkerhedsmekanismerne er forældede.

2.1.2. Nødvendige ændringer

Der skal planlægges ændringer, så sikkerhedsniveauet kan genoprettes og opretholdes ved hjælp af passende nye sikkerhedsmekanismer og ved at benytte mere aktuelle standarder og metoder. Det vil være nødvendigt at ændre bilag IB til Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og tillæggene hertil ved hjælp af delegerede retsakter. Kommissionen vil først foretage en generel sikkerhedsvurdering for at identificere de svage punkter i sikkerhedsopætningen. I næste omgang vil den så identificere og validere kravene til, hvor robuste sikkerhedsmekanismerne skal være for køretøjsenheder, bevægelsesfølere og fartskriverkort.

Det skal være sådan, at nyt udstyr, der kommer på markedet, som et minimum skal tilbyde det oprindelige sikkerhedsniveau (ITSEC-niveau E3) og garantere dette sikkerhedsniveau i et tilstrækkeligt antal år. Det vil være nødvendigt med nye krypteringsmetoder, som så igen vil

⁸ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 95/46/EF af 24.10.1995 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger (EFT L 281 af 23.11.1995, s. 31).

⁹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/58/EF af 12.7.2002 om behandling af personoplysninger og beskyttelse af privatlivets fred i den elektroniske kommunikationssektor (direktiv om databeskyttelse inden for elektronisk kommunikation).

¹⁰ Se forskrift CSP_105 i tillæg 10 til bilag IB til Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85.

¹¹ Se forskrift CSM_014 i tillæg 11 til bilag IB til Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85.

¹² Kommissionens forordning (EU) nr. 1266/2009 af 16. december 2009 om tiende tilpasning til den tekniske udvikling af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport, EUT L 339 af 22.12.2009, s. 3.

kræve ændringer af hardware (større "nøglelængder"). Ændringerne til bilag IB vil vedrøre de afsnit, der er angivet i bilag I til denne meddelelse.

2.1.3. Overgangsstrategi

Der bør være garanti for interoperabilitet¹³ og baglæns-forlæns-kompatibilitet mellem de forskellige versioner og generationer af køretøjsenheder, kort, der bruges i disse køretøjsenheder, og til en vis grad kontrollanternes udstyr. Men køretøjsenheder og kort har ikke samme levetid. Kort kan have en varighed på et, to eller fem år, hvorimod køretøjsenheder kan vare i 15-20 år. Hvis dette problem skal løses, kræver det nøje planlægning af en overgangsstrategi.

Overgangen til forskellige krypteringsmetoder kan foregå på forskellig måde. I forbindelse med digitale fartskrivere forekommer det at være mest hensigtsmæssigt med en enkelt sikkerhedsløsning. En enkelt sikkerhedsløsning betyder, at når der indføres nyt registreringsudstyr, kan den nye fartskriver kun læse kort med nye krypteringsnøgler. Det giver mulighed for et nærmere fastlagt sikkerhedsniveau for nye køretøjsenheder og fartskriverkort fra og med en bestemt dato. For hver overgang mellem to sikkerhedsniveauer vil der derfor skulle være en overgangsperiode på fem år, hvor de to forskellige sikkerhedsniveauer fungerer samtidig. Bilag II viser, hvordan dette kan forgå. Det fremgår, at der bør indføres køretøjsenheder med de nye sikkerhedsmekanismer i bilparken, så snart alle fartskriverkort, der er i omløb, er interoperable med disse nye mekanismer såvel som med de gamle.

Det skal bemærkes, at der synes at være almindelig enighed om i erhvervslivet, at man vil undgå, at der findes mere end to på hinanden følgende generationer af sikkerhedsmekanismer i bilparken, som er dækket af denne forordning. Der vil således kun være meget få køretøjer, der bliver berørt, når der indføres nyt udstyr, da en stor del af de tunge motorkøretøjer enten vil være solgt på andre markeder eller ikke længere vil være i brug. For nogle få resterende køretøjer (f.eks. specialkraner eller særlige køretøjer med lang funktionslevetid) kan der indføres særlige foranstaltninger, f.eks. undtagelse eller tilpasning af fartskrivere).

Hvis man ser på tidsplanen, er det ret realistisk, at alt det forberedende arbejde med at få nyt udstyr med et opgraderet sikkerhedsniveau kan være på plads ved den første indførelse af de nye kort efter 2017 og af køretøjsenhederne mellem 2018 og 2022 (afhængigt af principperne for kortfornyelse).

2.2. Mandat til CEN til at udvikle standarder for plomberinger

På et hvilket som helst tidspunkt kører adskillige tusinde tunge motorkøretøjer på det transeuropæiske net med en manipuleret fartskriver eller med et ugyldigt kort. Af konsekvensanalysen fremgik det, at en af årsagerne til, at fartskriversystemet stadig er sårbart over for manipulation og svig, er, at plomberingerne ikke fungerer ordentligt som en indikator for manipulation af fartskrivere. Ifølge nationale håndhævende myndigheder og

¹³ Med interoperabilitet sikres det, at en ny type af kort vil kunne arbejde med alle typer af køretøjsenheder, som allerede findes nu, og omvendt. Baglæns-forlæns-kompatibilitet vedrører kompatibiliteten mellem generationer af udstyr. Førerkort skal være kompatible med forskellige generationer af fartskrivere uden problemer og omvendt.

forskningsinstitutter¹⁴ er fartskriverne ikke i tilstrækkelig grad i stand til at modstå manipulation.

Hensigten med plomberingerne er, at det ved visuel inspektion skal kunne afsløres, om der er foretaget manipulation med den mekaniske grænseflade mellem de forskellige dele af fartskriveren (bevægelsesføleren og gearkassen), som bliver plomberet af godkendte værksteder efter monteringen. Ifølge tidligere nævnte FFC-undersøgelse¹⁵ er der for øjeblikket ikke krav om, at plomberinger skal opfylde et minimumskrav på europæisk plan eller en specifik standard, og derfor er det lettere at forfalske dem, og de bliver med tiden forringet på forskellig måde.

For at løse dette problem vil Kommissionen i medfør af bestemmelserne i direktiv 98/34/EF og reglerne om informationssamfundets tjenester give CEN mandat til at udvikle europæiske standarder for plomberinger, som skal bruges i fartskriversystemer. Til at fastlægge kravene til standardisering vil der i mandatet blive taget hensyn til de særlige forhold, som plomberingerne skal fungere under (store temperaturudsving, udsættelse for mekaniske stød), og det vil blive understreget, at det er nødvendigt at fastlægge, hvilke værksteder der kan få til opgave at montere plomberingerne. CEN skal sørge for, at der bliver indbudt repræsentative organisationer til at tage del i standardiseringsarbejdet.

Den påtænkte standardisering vil kunne realiseres inden for en anslået tidsramme på 2-2,5 år. Når det er sket, vil det blive nemmere at afsløre ødelagte plomberinger, finde de værksteder, som foretog monteringen, og undgå misforståelser mellem virksomheder og kontrollører.

2.3. Forbedring af beslutningstagningsprocessen mellem de kontraherende parter i AETR

Sideløbende med udviklingen af den sociale lovgivning inden for EU er der blevet gennemført tilsvarende lovgivning i UNECE-regi gennem AETR-overenskomsten. I 2006 blev de kontraherende parter i AETR enige om at indføre digitale fartskrivere. Digitale fartskrivere blev obligatorisk udstyr i nye køretøjer fra den 10. juni 2010, og denne indførelse af digitale fartskrivere er forløbet godt hos de fleste kontraherende parter i AETR.

Men det er ikke sikkert, at den nuværende retssituation inden for rammerne af AETR-overenskomsten med hensyn til tilpasningen af digitale fartskrivere¹⁶ til de tekniske fremskridt kan opretholdes. Ifølge AETR skal ændringer i Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 nemlig automatisk overtages af alle kontraherende parter i AETR, uden at de pågældende lande bliver hørt formelt, inden EU vedtager ændringerne. Den nuværende mekanisme er til skade for en korrekt, harmoniseret gennemførelse af de foranstaltninger, der indføres med den foreslåede revision af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85, og af digitale fartskrivere hos kontraherende parter uden for EU. Det er derfor i EU's interesse at forbedre beslutningstagningsprocessen, hvad angår digitale fartskrivere og AETR.

¹⁴ Se f.eks. FFC: "Report on the attacks to security of the digital tachograph and on the risk associated with the introduction of adaptors to be fitted into light vehicles", 2007; FFC: "Report on the vulnerability and controllability of the digital tachograph", 2010; Kommissionens 25. beretning om gennemførelse af den sociale lovgivning inden for vejtransport, SEK(2011) 52; Price Waterhouse Cooper, Analysis of the technical and organisational measures employed by Member States in the application of Directive 2006/22/EC, 2009.

¹⁵ FFC: "Report on the vulnerability and controllability of the digital tachograph", 2010.

¹⁶ Se artikel 22a i AETR-overenskomsten.

Der er indledt en gennemgang af AETR i den forbindelse i UNECE-regi. Kommissionen vil gerne have, at følgende bliver taget op for at sikre en mere effektiv beslutningstagning, hvor alle berørte lande inddrages og høres, når de tekniske specifikationer for digitale fartskrivere skal fastlægges og opdateres.

I første omgang og inden der bliver foretaget de nødvendige tilpasninger i AETR, kan det være hensigtsmæssigt at inddrage og høre AETR-landene vedrørende afgørelsen om ændring af fartskrivere, som skal vedtages på EU-plan. Det kan formaliseres ved at nedsætte et "ekspertgruppeforum vedrørende fartskrivere", som det er foreslået af Kommissionen i det parallelle forslag om at revidere Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85. Afgørelserne om de tekniske opdateringer af bilag IB vil derved blive gennemsikkelige og kunne træffes under fuldt kendskab til de kontraherende AETR-parter holdning.

Som det sidste skridt bør AETR tilpasses, således at EU og alle kontraherende AETR-parter kan samarbejde om den tekniske tilpasning af digitale fartskrivere. AETR bør give mulighed for en særlig procedure for tekniske tilpasninger af fartskrivere. Et eksempel på en sådan procedure findes for eksempel i overenskomsten under FN's Økonomiske Kommission for Europa om indførelse af ensartede tekniske forskrifter for hjulkøretøjer samt udstyr og dele, som kan monteres og/eller benyttes på hjulkøretøjer, samt vilkårene for gensidig anerkendelse af godkendelser, der er meddelt på grundlag af sådanne forskrifter ("overenskomst af 1958, som revideret")¹⁷. Med en sådan mekanisme vil det være muligt regelmæssigt at foretage de nødvendige tilpasninger til de tekniske fremskridt, og den bør udformes, så der hurtigt kan reageres på udviklingen, om nødvendigt ved at inddrage alle parter, der benytter digitale fartskrivere, i beslutningstagningen.

I betragtning af denne væsentlige ændring af AETR og EU-lovgivningen forekommer det nødvendigt at sørge for, at EU bliver en fulgyldig kontraherende part i AETR med egne rettigheder. Hovedårsagen hertil er, at en sådan tiltrædelse vil være en garanti for en egentlig repræsentation af EU's interesser i UNECE-procedurer og en harmoniseret udvikling af EU-lovgivningen parallelt med udviklingen af AETR, sådan som det er tilfældet med den reviderede overenskomst fra 1958. Kommissionens ad hoc-koordinering med medlemsstaterne, som er den praksis, der benyttes for øjeblikket til at fastlægge fælles holdninger til UNECE-møder, forekommer ikke længere at være hensigtsmæssig for kommende afgørelser, der skal træffes inden for rammerne af AETR om den tekniske tilpasning af fartskrivere. Desuden vil en sådan tiltrædelse være på linje med Domstolens dom, som siger "Da AETR's sagsforhold angår anvendelsesområdet for [forordning (EF) nr. 561/2006], tilkommer kompetencen til at forhandle og indgå den pågældende aftale Fællesskabet siden nævnte forordnings ikrafttræden"¹⁸.

Kommissionen vil sammen med UNECE og de vigtigste kontraherende AETR-parter uden for EU se på, om de er parate til at ændre AETR, så det bliver muligt for EU at tiltræde overenskomsten. Hvis disse sonderende drøftelser falder positivt ud, vil Kommissionen anmode Rådet om et forhandlingsmandat for at kunne gå videre med næste skridt, som beskrevet ovenfor (artikel 218 i TEUF). Når først EU er blevet tilsluttet AETR, vil EU

¹⁷ Rådets afgørelse af 27. november 1997 om Det Europæiske Fællesskabs tiltrædelse af overenskomsten under FN's Økonomiske Kommission for Europa om indførelse af ensartede tekniske forskrifter for hjulkøretøjer samt udstyr og dele, som kan monteres og/eller benyttes på hjulkøretøjer, samt vilkårene for gensidig anerkendelse af godkendelser, der er meddelt på grundlag af sådanne forskrifter ("Overenskomst af 1958 som revideret"), 97/836/EF, EFT L 346 af 17.12.1997, s. 78.

¹⁸ Domstolens dom 22/70, Kommissionen mod Rådet, AETR.

vedtage egne regler for fastlæggelse af EU's holdninger inden for AETR svarende til Rådets afgørelse 97/836/EF.

2.4. Integration af førerkort i kørekort

Ifølge forslaget om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 skal førerkort i 2018 være integreret i kørekort. Denne foranstaltning nødvendiggør mindre tilpasninger af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF af 20. december 2006 om kørekort¹⁹. Kommissionen vil snarest muligt tilsvarende fremsætte et forslag om ændring af kørekortsdirektivet.

3. VEJLEDENDE TIDSPLAN FOR INDFØRELSE AF NYE FARTSKRIVERE

I det parallelle forslag om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 er der en definition af væsentlige krav og tilføjelse af nye funktioner. De nuværende bilag og tillæg vil i første omgang være uændrede og stadigvæk forenelige med den nye, foreslåede forordning.

Ifølge forslaget skal bilag IB ændres senest den 31. december 2014 for at tilføje de nødvendige tekniske specifikationer til indførelse af GNSS-funktioner, fjernkommunikationsfaciliteter og en standardiseret grænseflade med andre intelligente transportsystemer (ITS). Kommissionen ønsker samtidig at indføre de nye it-sikkerhedsforskrifter, som er skitseret i punkt 2.1. Det skal dog understreges, at disse datoer er at betragte som sidste frist for, hvornår de nye specifikationer skal være vedtaget og indført. Erfaringerne med den første indførelse af digitale fartskrivere har vist, at efter offentliggørelsen af tekniske specifikationer har erhvervslivet brug for mindst to år til at begynde at bringe produktet på markedet. Den nye "intelligente" fartskriver vil således kunne markedsføres fra den 1. januar 2017. Kommissionen må erkende, at det næppe er muligt at forkorte det tidsrum, som er nødvendigt for den industrielle produktion. Kommissionen vil derfor gøre alt, hvad der er muligt, for snarest at få udarbejdet bilag og tillæg, således at nyt udstyr om muligt kan komme på markedet inden slutdatoen i 2017²⁰.

Derpå kan det tekniske arbejde med at foretage de nødvendige ændringer i bilagene og tillæggene starte, så man kan nå frem til nye tekniske definitioner for digitale fartskrivere og til sidst nye tekniske enheder på vejene og i køretøjerne. Bilag II viser, hvilken indvirkning foranstaltningerne vil få for bilag IB.

¹⁹ EUT L 403 af 30.12.2006, s. 18-60.

²⁰ For integreringen af førerkort i kørekort er der to forskellige datoer, den 19.1.2013 og den 19.1.2018, i artikel 35 i forslaget til forordning. Disse datoer skyldes, at et kørekort har administrativ gyldighed i fem år, og det vil også blive den gyldighed, som førerkort vil få.

Oversigt over aktiviteter i de kommende år:

Kommissionens forslag om ændring af forordningen	Vedtagelse af forordning	Udarbejdelse af nye bilag og tillæg	Vedtagelse af nye bilag og tillæg	Udvikling og produktion		Ibrugtagning af nyt udstyr
2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017

4. KONKLUSION

I hvidbogen om transport blev der anbefalet en revision af reglerne om fartskrivere, så de bliver mere omkostningseffektive og kan bidrage til yderligere integration af markedet for vejgodstransport. Med det parallelle forslag om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 indføres der en række foranstaltninger, som vil forbedre fartskriversystemet, men der vil også være behov for andre tiltag for at gøre disse foranstaltninger fuldt effektive eller for at supplere dem. For at gennemføre disse andre tiltag vil Kommissionen gøre følgende:

1. Opdatere bilag IB til tekniske fremskridt gennem en delegeret retsakt i 2014, især for at opretholde sikkerhedsniveauet for digitale fartskrivere, sådan som det er forklaret ovenfor. De berørte parter opfordres til at deltage aktivt i denne proces og at tage de anførte datoer for produktion og indførelse af det nye udstyr med i deres fremtidsplaner.
2. Anmode CEN i 2011 om at udvikle standarder for plomberinger. Disse standarder bør være tilgængelige i 2014.
3. På internationalt plan fortsætte sin indsats for at fremme EU's sociale regler inden for vejtransport og brugen af teknologisk videreudviklede digitale fartskrivere i alle EU's nabolande. Til det formål vil Kommissionen inden udgangen af 2011 foreslå Rådet, at EU bliver fuldgældigt medlem af AETR, forudsat at udfaldet af de igangværende, sonderende drøftelser med kontraherende AETR-parter uden for EU bliver positivt.
4. Foreslå, at direktiv 2006/126/EF om kørekort ændres, så der kan foregå en samkøring af førerkort og digitale fartskriverkort inden udgangen af 2011.

BILAG I

Oversigt over forventede ændringer/nye tillæg

	Nye sikkerheds- mekanismer	Integrering af GNSS	Standardiseret teknisk grænseflade for ITS	Fjernkommunikation til kontrolformål
Bilag IB	Bilag 1B skal gennemgås på baggrund af den nye forordning			
Tillæg 1 – Dataordliste	Skal ændres	Skal ændres		Skal ændres
Tillæg 2 – Specifikation af fartskriverkort	Skal ændres	Skal ændres		Skal ændres
Tillæg 3 – Piktogrammer				
Tillæg 4 – Udskrifter		Skal ændres		Skal ændres
Tillæg 5 – Skærbilleder				
Tillæg 6 – Eksterne grænseflader				
Tillæg 7 – Protokoller for dataoverførsel	Skal ændres	Skal ændres		Skal ændres
Tillæg 8 – Kalibreringsprotokol				
Tillæg 9 – Typegodkendelse – Liste over mindstekrav til prøver		Skal ændres	Skal ændres	Skal ændres
Tillæg 10 – Fælles sikkerhedsmål	Skal ændres			
Tillæg 11 – Fælles sikkerhedsmekanismer	Skal ændres			
<i>Nyt tillæg 12 – ITS</i>			<i>Skal udarbejdes</i>	
<i>Nyt tillæg 13 – Fjernkommunikation til kontrolformål</i>				<i>Skal udarbejdes</i>

BILAG II

Overgangskoncept (Udstyr til enkelt sikkerhedsløsning – normal fornyelse af kort)

