

I

(Lagstiftningsakter)

FÖRORDNINGAR

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) nr 165/2014

av den 4 februari 2014

om färdskrivare vid vägtransporter, om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR
ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktions-
sätt, särskilt artikel 91,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de natio-
nella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommit-
téns yttrande ⁽¹⁾,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet ⁽²⁾, och

av följande skäl:

(1) I rådets förordning (EEG) nr 3821/85 ⁽³⁾ fastställs be-
stämmelser om konstruktion, installation, användning

och provning av färdskrivare. Den har vid ett flertal till-
fällen ändrats på väsentliga punkter. I syfte att skapa
större klarhet bör de viktigaste bestämmelserna i förord-
ningen därför förenklas och omstruktureras.

(2) Erfarenheten har visat att vissa tekniska aspekter och
kontrollförfaranden bör förbättras för att färdskrivarsyste-
mets effektivitet och ändamålsenlighet ska kunna säker-
ställas.

(3) Vissa fordon är undantagna från bestämmelserna i Euro-
parlamentets och rådets förordning (EG)
nr 561/2006 ⁽⁴⁾. För att säkerställa enhetlighet bör det
även vara möjligt att undanta sådana fordon från till-
ämpningsområdet för den här förordningen.

(4) Färdskrivare bör installeras i fordon som omfattas av
förordning (EG) nr 561/2006. Vissa fordon bör undantas
från den förordningens tillämpningsområde för att införa
viss flexibilitet, nämligen fordon med en högsta tillåten
vikt som inte överstiger 7,5 ton vilka används för trans-
port av material, utrustning eller maskiner som föraren
använder i sitt arbete och som endast används inom en
radie av 100 km från den plats där företaget är beläget,
på villkor att körningen av sådana fordon inte utgör
förarens huvudsakliga uppgift. För att säkerställa enhet-
lighet mellan de relevanta undantag som anges i förord-
ning (EG) nr 561/2006, och för att minska transportfö-
retagens administrativa börda samtidigt som målen i den
förordningen beaktas, bör vissa största tillåtna avstånd
som anges i dessa undantag ses över.

⁽¹⁾ EUT C 43, 15.2.2012, s. 79.

⁽²⁾ Europaparlamentets ståndpunkt av den 3 juli 2012 (EUT C 349 E,
29.11.2013, s. 105) och rådets ståndpunkt vid första behandlingen
av den 15 november 2013 (EUT C 360, 10.12.2013, s. 66). Euro-
parlamentets ståndpunkt av den 15 januari 2014 (ännu ej offent-
liggjord i EUT).

⁽³⁾ Rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om
färdskrivare vid vägtransporter (EGT L 370, 31.12.1985, s. 8).

⁽⁴⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den
15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på väg-
transportområdet 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).

- (5) Kommissionen kommer att överväga att förlänga giltighetstiden för adaptorn när det gäller fordon i kategorierna M1 och N1 fram till 2015 och fortsätta ansträngningarna för att hitta en långsiktig lösning för fordon i kategorierna M1 och N1 före 2015.
- (6) Kommissionen bör överväga att låta installera viktsensorer i tunga transportfordon och bör utvärdera viktsensorernas potential att bidra till förbättrad efterlevnad av lagstiftningen om vägtransporter.
- (7) Användningen av färdskrivare som är anslutna till ett globalt satellitnavigeringssystem är ett lämpligt och kostnadseffektivt verktyg för att automatiskt registrera fordonets position vid vissa punkter under den dagliga arbetsperioden och underlätta kontrolltjänstemännens kontroller, och bör därför föreskrivas.
- (8) I sin dom i mål C-394/92 *Michielsen och Geybels Transport Service* ⁽¹⁾ fastställde domstolen en definition av begreppet *den dagliga arbetsperioden* och kontrollmyndigheterna bör tolka bestämmelserna i denna förordning mot bakgrund av den definitionen. Den dagliga arbetsperioden börjar när föraren sätter på färdskrivaren efter en vecko- eller dygnsvila, eller, om dygnsvilan är uppdelad i skilda perioder, efter en viloperiod på minst nio timmar. Den slutar i början av en dygnsvila eller, om dygnsvilan är uppdelad i skilda perioder, i början av en dygnsvila som varar minst nio timmar i följd.
- (9) Enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG ⁽²⁾ 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 slumpvisa kontroller medför för transportföretagen, och bör därför föreskrivas.
- (10) Intelligentas transportsystem (ITS) kan bidra till att ta itu med de utmaningar som den europeiska transportpolitiken står inför, såsom ökande vägtransportvolymerna och trafikstockningar eller stigande energiförbrukning. Färdskrivarna bör därför ha standardiserade gränssnitt så att deras driftskompatibilitet med ITS-applikationer kan säkerställas.
- (11) Företråde bör ges åt utvecklingen av applikationer som hjälper förarna att tolka de uppgifter som lagrats i färdskrivaren så att de kan följa sociallagstiftningen.
- (12) Säkerheten hos färdskrivaren och dess system är avgörande för att tillförlitliga uppgifter ska kunna tas fram. Tillverkarna bör därför utforma, testa och kontinuerligt se över färdskrivaren under hela livscykeln i syfte att förebygga, upptäcka och minska brister i säkerheten.
- (13) Genom fälttester av färdskrivare som ännu inte har blivit typgodkända kan utrustning testas i verkliga situationer innan den införs på bredare front, vilket möjliggör snabbare förbättringar. Fälttester bör därför medges, under förutsättning att deltagandet i sådana tester och förenligheten med förordning (EG) nr 561/2006 effektivt övervakas och kontrolleras.
- (14) Med hänsyn till hur viktigt det är att bibehålla högsta möjliga säkerhetsnivå bör säkerhetscertifikat utfärdas av ett certifieringsorgan som erkänts av förvaltningskommittén inom ramen för det avtal om ömsesidigt erkännande av certifikat för evaluering av it-säkerhet (Mutual Recognition Agreement of Information Technology Security Evaluation Certificates) som ingåtts av gruppen av höga tjänstemän på informationssäkerhetsområdet.
- När det gäller internationella förbindelser med tredjeländer bör kommissionen inte erkänna något certifieringsorgan med avseende på tillämpningen av denna förordning om organet inte uppvisar tillräckliga förutsättningar för säkerhetsevaluering som förutses i avtalet om ömsesidigt erkännande. Härvid bör förvaltningskommitténs råd följas.
- (15) Montörer och verkstäder spelar en viktig roll när det gäller färdskrivarnas säkerhet. Det är därför lämpligt att fastställa vissa minimikrav för deras tillförlitlighet och för godkännande och granskning av dem. Medlemsstaterna bör dessutom vidta lämpliga åtgärder för att se till att intressekonflikter mellan montörer eller verkstäder och transportföretag förhindras. Det finns inget i denna förordning som hindrar medlemsstaterna från att säkerställa att deras godkännande, kontroll och certifiering sker genom de förfaranden som anges i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 ⁽³⁾ förutsatt att minimikraven som anges i den här förordningen är uppfyllda.
- (16) För att en effektivare kontroll av förarkort ska kunna säkerställas, och kontrolltjänstemännens arbete underlättas, bör det upprättas nationella elektroniska register och vidtas åtgärder för sammankoppling av dessa register.

⁽¹⁾ REG 1994, s. I-2497.

⁽²⁾ 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 (EUT L 102, 11.4.2006, s. 35).

⁽³⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93 (EUT L 218, 13.8.2008, s. 30).

- (17) När medlemsstaterna kontrollerar att förarkort är unika bör de tillämpa de förfaranden som anges i kommissionens rekommendation 2010/19/EU ⁽¹⁾.
- (18) Hänsyn bör tas till den speciella situation där en medlemsstat bör kunna tillhandahålla en förare som inte har sin normala hemvist i en medlemsstat eller i en stat som är avtalsslutande part i den europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter av den 1 juli 1970 (AETR) ett tillfälligt förarkort som inte kan förnyas. I sådana fall ska de berörda medlemsstaterna till fullo tillämpa de relevanta bestämmelserna i denna förordning.
- (19) Dessutom bör medlemsstaterna ha möjlighet att utfärda förarkort till förare som har sin hemvist på medlemsstatens territorium även om fördragen inte är tillämpliga på vissa delar av det. I sådana fall ska de berörda medlemsstaterna till fullo tillämpa de relevanta bestämmelserna i denna förordning.
- (20) Ändringar av färdskrivaren och ny teknik för manipulering innebär ständiga utmaningar för kontrolltjänstemännen. För att säkerställa att kontrollerna effektiviseras och förbättra harmoniseringen av kontrollmetoderna i hela unionen bör en gemensam metod införas för grund- och vidareutbildning av kontrolltjänstemän.
- (21) Registreringen av uppgifter med färdskrivare, såväl som utvecklingen av teknik för registrering av positionsuppgifter, kommunikation på distans och gränssnittet med ITS kommer att medföra behandling av personuppgifter. Därför är de relevanta unionsbestämmelserna, i synnerhet de som föreskrivs i Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG ⁽²⁾ och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/58/EG ⁽³⁾, tillämpliga.
- (22) För att möjliggöra sund konkurrens vid utvecklingen av applikationer som avser färdskrivare bör immateriella rättigheter och patent som avser överföring av uppgifter till eller från färdskrivare vara tillgängliga för alla på avgiftsfri basis.
- (23) De uppgifter som utbyts vid kommunikation med medlemsstaternas kontrollmyndigheter bör i förekommande fall uppfylla relevanta internationella standarder, t.ex. den uppsättning standarder för korthållskommunikation som fastställts av Europeiska standardiseringskommittén.
- (24) I syfte att säkerställa rättvis konkurrens på den inre marknaden för vägtransporter och ge en tydlig signal till förare och transportföretag bör medlemsstaterna, utan att detta påverkar tillämpningen av subsidiaritetsprincipen, och med iakttagande av den kategoriindelning av överträdelser som fastställs i direktiv 2006/22/EG, tillämpa effektiva, proportionella, avskräckande och icke-diskriminerande sanktioner.
- (25) Medlemsstaterna bör se till att urvalet av fordon för kontroll utförs utan diskriminering på grund av förarens nationalitet eller det land i vilket det kommersiella fordonet är registrerat eller har tagits i bruk.
- (26) För att uppnå ett klart, effektivt, proportionellt och enhetligt genomförande av de sociala föreskrifterna på vägtransportområdet bör myndigheterna i medlemsstaterna tillämpa reglerna på ett enhetligt sätt.
- (27) Varje medlemsstat bör informera kommissionen om sina upptäckter när det gäller tillgängligheten av olagliga anordningar eller installationer för att manipulera färdskrivare, inbegripet de som erbjuds genom internet, och kommissionen bör informera alla de övriga medlemsstaterna om dessa upptäckter.
- (28) Kommissionen bör fortsätta att upprätthålla sin internetbaserade hjälpcentral som gör det möjligt för förare, transportföretag, kontrollmyndigheter och godkända montörer, verkstäder och fordonstillverkare att ta upp frågor och problem avseende digitala färdskrivare, även när det gäller nya typer av manipulationer eller bedrägeri.
- (29) Genom anpassningarna av AETR har användningen av digitala färdskrivare gjorts obligatorisk för fordon registrerade i tredjeländer som har undertecknat AETR. Eftersom dessa länder direkt berörs av de ändringar av färdskrivare som införs genom den här förordningen bör de kunna få delta i en dialog om tekniska frågor, bland annat när det gäller systemet för utbyte av information om förarkort och verkstadskort. Ett färdskrivarforum bör därför inrättas.

⁽¹⁾ Kommissionens rekommendation 2010/19/EU av den 13 januari 2010 om säkert utbyte av elektroniska data mellan medlemsstaterna för att kontrollera att de förarkort de utfärdar är unika (EUT L 9, 14.1.2010, s. 10).

⁽²⁾ 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 (EGT L 281, 23.11.1995, s. 31).

⁽³⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/58/EG av den 12 juli 2002 om behandling av personuppgifter och integritetsskydd inom sektorn för elektronisk kommunikation (EGT L 201, 31.7.2002, s. 37).

- (30) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter avseende krav, display- och varningsfunktioner, typgodkännande av färdskrivare, detaljerade bestämmelser för smarta färdskrivare, de förfaranden som ska tillämpas för genomförandet av fälttester och formulären som ska användas för kontroll av dessa fälttester, standardformulären för den skriftliga förklaring som anger skälen till att plomberingen avlägsnats, de gemensamma förfaranden och specifikationer som krävs för sammankoppling av elektroniska register samt metoden för att specificera innehållet i grund- och vidareutbildning av kontrolltjänstemän. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 ⁽¹⁾.
- (31) De genomförandeakter som antas för tillämpning av denna förordning och som kommer att ersätta bestämmelserna i bilaga I B till förordning (EEG) nr 3821/85 och andra genomförandeåtgärder bör antas senast den 2 mars 2016. Om dessa genomförandeakter av någon anledning inte har antagits i tid bör den kontinuitet som krävs emellertid säkerställas med hjälp av övergångsbestämmelser.
- (32) Kommissionen bör inte anta de genomförandeakter som avses i denna förordning om den kommitté som avses i denna förordning inte avger något yttrande om kommissionens utkast till genomförandeakt.
- (33) Vid tillämpningen av AETR bör hänvisningar till förordning (EEG) nr 3821/85 tolkas som hänvisningar till denna förordning. Unionen kommer att överväga vilka åtgärder som är lämpliga att vidta i FN:s ekonomiska kommission för Europa för att säkerställa den samstämmighet som krävs mellan denna förordning och AETR.
- (34) Europeiska datatillsynsmannen har hörts i enlighet med artikel 28.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 45/2001 ⁽²⁾ och avgav ett yttrande den 5 oktober 2011 ⁽³⁾.
- (35) Förordning (EEG) nr 3821/85 bör därför upphävas.

⁽¹⁾ 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 (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

⁽²⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 45/2001 av den 18 december 2000 om skydd för enskilda då gemenskapsinstitutionerna och gemenskapsorganen behandlar personuppgifter och om den fria rörligheten för sådana uppgifter (EGT L 8, 12.1.2001, s. 1).

⁽³⁾ EUT C 37, 10.2.2012, s. 6.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

PRINCIPER, TILLÄMPNINGSSOMRÅDE OCH KRAV

Artikel 1

Syfte och principer

1. I denna förordning fastställs skyldigheter och krav i samband med konstruktion, installation, användning, provning och kontroll av färdskrivare vid vägtransporter i syfte att kontrollera efterlevnaden av förordning (EG) nr 561/2006, Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG ⁽⁴⁾ och rådets direktiv 92/6/EEG ⁽⁵⁾.

Färdskrivare ska i fråga om sin konstruktion, installation, användning och provning uppfylla kraven i den här förordningen.

2. I denna förordning fastställs de villkor och krav som måste uppfyllas för att information och uppgifter, utöver personuppgifter, som registrerats, behandlats eller lagrats av en färdskrivare kan användas för andra ändamål än kontroll av att de akter som avses i punkt 1 efterlevs.

Artikel 2

Definitioner

1. I denna förordning ska definitionerna i artikel 4 i förordning (EG) nr 561/2006 gälla.

2. Utöver de definitioner som avses i punkt 1, gäller följande definitioner i denna förordning:

a) *färdskrivare*: utrustning avsedd att installeras i vägfordon med uppgift att i enlighet med artikel 4.3 automatiskt eller halv-automatiskt visa, registrera, skriva ut, lagra och lämna detaljerad information om fordonens förflyttningar, inbegripet hastigheten, och detaljerad information om vissa av förarnas arbetspass.

b) *fordonsenhet*: färdskrivaren förutom rörelsesensorn och anslutningskablar till rörelsesensorn. Fordonsenheten kan antingen vara en enda enhet eller flera enheter som fördelas i fordonet, förutsatt att den uppfyller säkerhetskraven i denna förordning. Fordonsenheten inbegriper bland annat en beräkningsenhet, ett dataminne, en funktion för tidmätning, två kortplatser för smartkort för förare och medförare, en skrivare, en display samt anslutningar och anordningar för att mata in användarens uppgifter.

⁽⁴⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG av den 11 mars 2002 om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter (EGT L 80, 23.3.2002, s. 35).

⁽⁵⁾ Rådets direktiv 92/6/EEG av den 10 februari 1992 om montering och användning av hastighetsbegränsande anordningar i vissa kategorier av motorfordon inom gemenskapen (EGT L 57, 2.3.1992, s. 27).

- 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 som gör det möjligt att överföra och lagra data.
- e) *diagramblad*: ett blad konstruerat för att ta emot och bevara registrerade uppgifter, avsett att placeras i en analog färdskrivare och på vilket den analoga färdskrivarens skrivkomponenter kontinuerligt skriver 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) *analog färdskrivare*: färdskrivare som använder ett diagramblad i enlighet med denna förordning.
- h) *digital färdskrivare*: färdskrivare som använder ett färdskrivarkort i enlighet med denna förordning.
- i) *kontrollkort*: ett färdskrivarkort som utfärdas av myndigheterna i en medlemsstat till en nationell behörig kontrollmyndighet som identifierar kontrollorganet och eventuellt kontrolltjänstemannen och som gör det möjligt att få tillgång till de uppgifter som finns lagrade i dataminnet eller förarkorten och, eventuellt, verkstadskorten för avläsning, utskrift och/eller dataöverföring.
- j) *företagskort*: ett färdskrivarkort som utfärdas av myndigheterna i en medlemsstat till ett transportföretag som behöver använda fordon som utrustats med en färdskrivare, vilket identifierar transportföretaget och gör det möjligt att visa, överföra och skriva ut de uppgifter, lagrade i färdskrivaren, som transportföretaget har låst.
- k) *verkstadskort*: ett färdskrivarkort som utfärdas av myndigheterna i en medlemsstat till särskilt utvald personal hos 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 aktivera färdskrivare och/eller överföra data från dem.
- l) *aktivering*: läge där färdskrivaren är helt i drift och alla funktioner används, inbegripet säkerhetsfunktionerna, med hjälp av ett verkstadskort.
- m) *kalibrering av en digital färdskrivare*: uppdatering eller bekräftelse av de fordonsuppgifter, inbegripet fordonsidentifiering och fordonsegenskaper, som ska lagras i dataminnet med hjälp av ett verkstadskort.
- n) *överföring från digital färdskrivare*: kopiering, tillsammans med en digital signatur, av samtliga eller en del av en fullständig uppsättning filer som finns lagrade i fordonenhetens dataminne eller i färdskrivarkortets minne, förutsatt att denna process inte ändrar eller raderar lagrade uppgifter.
- o) *händelse*: onormal drift som upptäcks av den digitala färdskrivaren och som kan bero på försök till bedrägeri.
- p) *fel*: onormal drift som upptäcks av den digitala färdskrivaren och som kan bero på att den inte fungerar på ett fullgott sätt eller inte fungerar alls.
- q) *installation*: monteringen av en färdskrivare i fordonet.
- r) *ogiltigt kort*: ett kort som upptäckts vara felaktigt, eller vars första autentisering misslyckats, vars första giltighetsdag ännu inte inträtt eller vars sista giltighetsdag har passerats.
- s) *periodisk besiktning*: en uppsättning åtgärder för att kontrollera att färdskrivaren fungerar korrekt, att dess inställningar motsvarar fordonsuppgifterna och att ingen manipulationsutrustning har kopplats till färdskrivaren.
- t) *reparation*: all reparation av en rörelsesensor eller av en fordonsenhet som förutsätter urkoppling av strömtillförseln, urkoppling av andra färdskrivarkomponenter eller att rörelsesensorn eller fordonsenheten öppnas.
- u) *typgodkännande*: ett förfarande för medlemsstaten att i enlighet med artikel 13 intyga att den färdskrivare, dess berörda komponenter eller det färdskrivarkort som ska införas på marknaden uppfyller kraven i denna förordning.
- v) *driftskompatibilitet*: systemens och de underliggande affärsprocessernas kapacitet att utbyta uppgifter och dela information.
- w) *gränssnitt*: en facilitet mellan systemen som möjliggör koppling och interaktion.
- x) *tidmätning*: permanent digital registrering av UTC-tid.
- y) *tidsinställning*: automatisk inställning av aktuell tid vid regelbundna intervaller och inom en högsta tillåtna tolerans på en minut eller inställning som görs under kalibrering.

- z) *öppen standard*: standard som fastställs i ett dokument med standardspecifikationer som finns tillgängligt gratis eller till en obetydlig kostnad och som får mångfaldigas, spridas eller användas gratis eller mot en nominell avgift.

Artikel 3

Tillämpningsområde

1. Färdskrivare ska vara installerade och användas i fordon som är registrerade i en medlemsstat och som används för transporter på väg av passagerare eller gods och som omfattas av förordning (EG) nr 561/2006.

2. Medlemsstaterna får vid tillämpningen av denna förordning undanta de fordon som avses i artikel 13.1 och 13.3 i förordning (EG) nr 561/2006.

3. Medlemsstaterna får vid tillämpningen av denna förordning undanta fordon som används för de transporter som har beviljats undantag enligt artikel 14.1 i förordning (EG) nr 561/2006.

Medlemsstaterna får vid tillämpningen av denna förordning undanta fordon som används för transporter som har beviljats ett undantag i enlighet med artikel 14.2 i förordning (EG) nr 561/2006; de ska genast underrätta kommissionen om detta.

4. Femton år efter att krav på färdskrivare införts för nyregistrerade fordon enligt artiklarna 8, 9 och 10 ska fordon som används i en annan medlemsstat än registreringsmedlemsstaten vara utrustade med en sådan färdskrivare.

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

Artikel 4

Krav och uppgifter som ska registreras

1. Färdskrivare, inbegripet externa komponenter, färdskrivarkort och diagramblad ska uppfylla stränga tekniska och andra krav så att denna förordning kan genomföras på rätt sätt.

2. Färdskrivare och färdskrivarkort ska uppfylla följande krav:

De ska

- registrera precisa och tillförlitliga uppgifter om föraren, förarens aktivitet och fordonet,

- vara säkra, särskilt för att garantera integriteten hos och källan till de uppgifter som registrerats och hämtats från fordonsenheter och rörelsesensorer,

- vara driftskompatibla mellan olika generationer av fordonsenheter och färdskrivarkort,

- medge en effektiv kontroll av efterlevnaden av denna förordning och andra tillämpliga rättsakter,

- vara användarvänliga.

3. Digitala färdskrivare ska registrera följande uppgifter:

a) Tillryggalagd sträcka och fordonets hastighet.

b) Tidmätning.

c) Positionspunkter i enlighet med artikel 8.1.

d) Förarens identitet.

e) Förarens aktivitet.

f) Kontroll-, kalibrerings- och reparationsuppgifter avseende färdskrivare, bland annat verkstadens företagsuppgifter.

g) Händelser och fel.

4. Analoga färdskrivare ska registrera minst de uppgifter som avses i punkt 3 a, b och e.

5. Tillgång till de uppgifter som lagras i färdskrivaren och färdskrivarkortet får när som helst beviljas

a) behöriga kontrollmyndigheter,

b) det berörda transportföretaget så att det kan uppfylla sina rättsliga skyldigheter, särskilt enligt artiklarna 32 och 33.

6. Överföringen av uppgifter till transportföretag eller förare ska ske med minsta möjliga fördröjning.

7. Uppgifter som registreras av färdskrivaren och som kan överföras till eller från färdskrivaren, antingen trådlöst eller elektroniskt, ska redovisas i form av offentliga protokoll enligt öppna standarder.

8. För att säkerställa att färdskrivare och färdskrivarkort uppfyller principerna och kraven i denna förordning och särskilt denna artikel, ska kommissionen genom genomförandeakter anta de detaljerade bestämmelser som krävs för en enhetlig tillämpning av denna artikel, särskilt bestämmelser avseende de tekniska medlen för att uppfylla de kraven. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 42.3.

9. De detaljerade bestämmelser som avses i punkt 8 ska vid behov baseras på standarder och säkerställa driftskompatibilitet och kompatibilitet mellan olika generationer av fordonsenheter och alla färdskrivarkort.

Artikel 5

Funktionerna hos digitala färdskrivare

Digitala färdskrivare ska inbegripa följande funktioner:

- Mätning av hastighet och sträcka.
- Övervakning av förarens aktiviteter och körningsstatus.
- Övervakning av isättning och urtagning av färdskrivarkort.
- Registrering av förarens manuella angivelser.
- Kalibrering.
- Automatisk registrering av positionspunkter enligt artikel 8.1.
- Övervakning av kontrollaktiviteter.
- Upptäckt och registrering av händelser och fel.
- Avläsning av dataminne samt registrering och lagring i dataminne.
- Avläsning av färdskrivarkort och registrering och lagring på färdskrivarkort.
- Visning, varning, utskrift och överföring av uppgifter till externa anordningar.
- Tidsinställning och tidmätning.
- Kommunikation på distans.
- Hantering av företagslås.
- Inbyggd provning och självprovning.

Artikel 6

Visning av uppgifter och varning

1. Information i den digitala färdskrivaren och på färdskrivarkortet avseende fordonsaktivitet samt förare och medförare ska visas på ett klart, otvetydigt och ergonomiskt sätt.

2. Följande information ska visas:

a) Tid.

b) Funktionssätt.

c) Förarens aktivitet:

— Förarens aktuella sammanhängande körtid och aktuella sammanlagda tid för rast, om den aktuella aktiviteten är körning.

— Den aktuella varaktigheten för denna aktivitet (sedan den valdes) och den aktuella sammanlagda tiden för rast, om den aktuella aktiviteten är tillgänglighet/annat arbete/vila eller rast.

d) Data om varningar.

e) Data om tillträde till meny.

Färdskrivaren får visa ytterligare information, förutsatt att den lätt går att skilja från den information som krävs i denna punkt.

3. Färdskrivaren ska varna föraren vid upptäckt av händelse och/eller fel samt före och vid den tidpunkt då den sammanhängande körtiden överskrider den högsta tillåtna gränsen, för att underlätta efterlevnad av relevant lagstiftning.

4. Varningarna ska vara visuella och får även vara akustiska. Varningarna ska vara minst 30 sekunder långa, om inte användaren reagerar på dem genom att trycka på valfri knapp på färdskrivaren. Orsaken till varningen ska visas och vara synlig tills det att användaren reagerar genom att trycka på en särskild knapp på färdskrivaren eller aktivera ett särskilt kommando.

5. För att säkerställa att färdskrivare uppfyller kraven i denna artikel beträffande visning av uppgifter och varning ska kommissionen genom genomförandeakter anta de detaljerade bestämmelser som krävs för en enhetlig tillämpning av denna artikel. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 42.3.

Artikel 7

Dataskydd

1. Medlemsstaterna ska se till att behandlingen av personuppgifter inom ramen för denna förordning sker enbart i syfte att kontrollera överensstämmelsen med denna förordning och med förordning (EG) nr 561/2006, i enlighet med direktiven 95/46/EG och 2002/58/EG och under tillsyn av den tillsynsmyndighet i medlemsstaten som avses i artikel 28 i direktiv 95/46/EG.

2. Medlemsstaterna ska särskilt se till att personuppgifter skyddas mot annan användning än sådan som uteslutande har att göra med denna förordning och förordning (EG) nr 561/2006, i enlighet med punkt 1 avseende

- användningen av ett globalt system för satellitnavigering (GNSS) för registrering av lokaliseringssuppgifter enligt artikel 8,
- användningen av kommunikation på distans för kontrolländamål enligt artikel 9,
- användningen av färdskrivare med gränssnitt enligt artikel 10,
- det elektroniska utbyte av information om förarkort som avses i artikel 31, och särskilt gränsöverskridande utbyte av sådana uppgifter med tredjeländer,
- transportföretagets bevarande av uppgifter i den mening som avses i artikel 33.

3. Digitala färdskrivare ska vara utformade på ett sådant sätt att de skyddar integriteten. Endast uppgifter som är nödvändiga för denna förordnings ändamål ska behandlas.

4. Fordonsägare, transportföretag och andra berörda enheter ska, i förekommande fall, uppfylla relevanta bestämmelser om skydd av personuppgifter.

KAPITEL II

SMARTA FÄRDSKRIVARE

Artikel 8

Registrering av fordonets position vid vissa punkter under den dagliga arbetsperioden

1. För att underlätta kontrollen av efterlevnaden av relevant lagstiftning ska fordonets position registreras automatiskt vid följande punkter, eller vid den punkt som är närmast sådana platser där satellitsignal kan tas emot:

- Platsen där den dagliga arbetsperioden inleds.
- Var tredje timme under sammanlagd körtid.

— Platsen där den dagliga arbetsperioden avslutas.

För detta ändamål ska fordon som registreras för första gången 36 månader efter det att de detaljerade bestämmelser som avses i artikel 11 trätt i kraft vara utrustade med en färdskrivare ansluten till en tjänst för positionsbestämning baserad på ett system för satellitnavigering.

2. När det gäller anslutningen av färdskrivaren till en tjänst för positionsbestämning baserad på ett system för satellitnavigering enligt punkt 1, ska endast anslutningar till tjänsten användas som utnyttjar en kostnadsfri tjänst. Inga andra positionsuppgifter ska lagras permanent i färdskrivaren än de positioner för att fastställa de punkter som avses i punkt 1, som när så är möjligt ska uttryckas i geografiska koordinater. Positionsuppgifter som måste lagras tillfälligt för att möjliggöra automatisk registrering av de punkter som avses i punkt 1 eller för att bekräfta rörelsesensorn ska inte vara tillgängliga för någon användare och ska raderas automatiskt när de inte längre behövs för dessa syften.

Artikel 9

Fjärravläst tidig upptäckt av eventuell manipulering eller eventuellt missbruk

1. För att de behöriga kontrollmyndigheterna lättare ska kunna genomföra riktade vägkontroller ska färdskrivare som har installerats i fordon som registreras för första gången 36 månader efter det att de detaljerade bestämmelser som avses i artikel 11 trätt i kraft kunna kommunicera med dessa myndigheter medan fordonet är i rörelse.

2. Femton år efter att krav på färdskrivare införts för nyregistrerade fordon enligt denna artikel och artiklarna 8 och 10, ska medlemsstaterna i lämplig omfattning förse sina kontrollmyndigheter med den utrustning för fjärravläst tidig upptäckt som krävs för att tillåta sådan uppgiftsöverföring som avses i den här artikeln, med beaktande av deras specifika krav och strategier för tillsyn. Fram till dess får medlemsstaterna besluta om de ska utrusta sina kontrollmyndigheter med sådan utrustning för fjärravläst tidig upptäckt.

3. Den kommunikation som avses i punkt 1 ska upprättas med färdskrivaren endast när kontrollmyndigheternas utrustning begär det. Den ska ske via säker anslutning för att säkerställa dataintegritet och autentisering av färdskrivare och kontrollutrustning. Tillgång till denna information ska begränsas till kontrollmyndigheter som har tillstånd att kontrollera överträdelser av förordning (EG) nr 561/2006 och den här förordningen och till verkstäder i den utsträckning det är nödvändigt att kontrollera att färdskrivaren fungerar på rätt sätt.

4. De uppgifter som utbyts vid kommunikationen ska vara begränsade till vad som krävs för genomförandet av riktade vägkontroller av fordon med potentiellt manipulerade färdskrivare eller färdskrivare som missbrukas. Sådana uppgifter ska hänföra sig till följande händelser eller uppgifter som registrerats av färdskrivaren:

- Senaste försöket till säkerhetsöverträdelse.

- Det längsta avbrottet av strömtillförseln.
- Sensorfel.
- Fel i rörelsedata.
- Konflikt i fordonets rörelsedata.
- Körning utan giltigt kort.
- Isättning av kort under körning.
- Data om tidsinställning.
- Kalibreringsuppgifter inbegripet tidpunkter för de två senaste kalibreringarna.
- Fordonets registreringsnummer.
- Den hastighet som registrerats av färdskrivaren.

5. Uppgifterna ska användas uteslutande i syfte att kontrollera efterlevnaden av denna förordning. De ska inte översändas till andra enheter än myndigheter som kontrollerar kör- och viloperioder och rättsliga organ inom ramen för ett pågående rättsligt förfarande.

6. Uppgifterna får endast lagras av kontrollmyndigheterna under den tid vägkontrollen pågår och ska raderas senast tre timmar efter det att de har meddelats, såvida uppgifterna inte tyder på en eventuell manipulering eller eventuellt missbruk av färdskrivaren. Om denna manipulering eller detta missbruk inte bekräftas i samband med den efterföljande vägkontrollen ska de överförda uppgifterna raderas.

7. De transportföretag som använder fordon ska ansvara för att informera förare om möjligheten till kommunikation om fjärravläst tidig upptäckt av eventuell manipulering eller eventuellt missbruk av färdskrivarna.

8. Kommunikation av fjärravläst tidig upptäckt av det slag som anges i denna artikel ska under inga omständigheter leda till automatiska böter eller sanktioner för föraren eller transportföretaget. Den behöriga kontrollmyndigheten får, på grundval av de utbytta uppgifterna, besluta att kontrollera fordonet och färdskrivaren. Resultatet av fjärrkommunikationen ska inte hindra kontrollmyndigheter från att göra sådana stickprovskontroller på vägar som grundar sig på det riskvärderingssystem som infördes genom artikel 9 i direktiv 2006/22/EG.

Artikel 10

Gränssnitt med intelligenta transportsystem

De färdskrivare i fordon som registreras för första gången 36 månader efter det att de detaljerade bestämmelser som avses i

artikel 11 trätt i kraft får vara utrustade med standardiserade gränssnitt så att de uppgifter som registrerats eller framställts av färdskrivaren kan användas i driftsläge av en extern anordning, under förutsättning att följande villkor är uppfyllda:

- a) Gränssnittet påverkar inte autenticiteten och integriteten av uppgifterna i färdskrivaren.
- b) Gränssnittet uppfyller de detaljerade bestämmelserna i artikel 11.
- c) Den externa anordning som är ansluten till gränssnittet får tillgång till personuppgifter, inklusive positionsbestämningsuppgifter, först efter ett verifierbart samtycke från den förare uppgifterna gäller.

Artikel 11

Detaljerade bestämmelser för smarta färdskrivare

För att säkerställa att smarta färdskrivare uppfyller principerna och kraven i denna förordning ska kommissionen genom genomförandeakter anta de detaljerade bestämmelser som krävs för en enhetlig tillämpning av artiklarna 8, 9 och 10, med undantag för bestämmelser som föreskriver registrering av ytterligare uppgifter i färdskrivaren. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 42.3.

De detaljerade bestämmelser som avses i första stycket ska

- a) vad gäller funktionerna i den smarta färdskrivaren och som avses i detta kapitel omfatta de krav som är nödvändiga för att garantera säkerhet, exakthet och tillförlitlighet i fråga om uppgifter som lämnas till färdskrivaren genom tjänsten för positionsbestämning via satellit och den teknik för fjärrkommunikation som avses i artiklarna 8 och 9,
- b) specificera de olika villkoren för och krav på tjänsten för positionsbestämning via satellit och tekniken för fjärrkommunikation som avses i artiklarna 8 och 9 som antingen ska ligga utanför eller vara inbyggda i färdskrivaren och, när de ligger utanför, specificera villkoren för användningen av satellitpositioneringssignalen som en andra rörelsesensor,
- c) specificera de standarder som krävs för det gränssnitt som avses i artikel 10. Sådana standarder kan omfatta bestämmelser om spridning av åtkomsträttigheter för förare, verkstäder och transportföretag, och kontrollroller för de uppgifter som registrerats av färdskrivaren vilka roller ska baseras på en autentiserings-/tillståndsmekanism som fastställs för gränssnittet såsom ett intyg för varje tillträdesnivå och med förbehåll för dess tekniska genomförbarhet.

KAPITEL III

TYPGODKÄNNANDE

Artikel 12

Ansökan

1. Tillverkare eller deras företrädare ska lämna in en ansökan om godkännande av en typ av fordonsenhet, rörelsesensor, diagramblad eller färdskrivarkort till den myndighet för typgodkännande som medlemsstaten har utsett för detta ändamål.

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen senast den 2 mars 2015 överlämna namn och kontaktuppgifter till de utsedda myndigheterna som avses i punkt 1 och ska därefter tillhandahålla uppdateringar när så krävs. Kommissionen ska på sin webbplats offentliggöra en förteckning över utsedda myndigheter för typgodkännande och ska hålla förteckningen uppdaterad.

3. En ansökan om typgodkännande ska åtföljas av relevanta specifikationer, inklusive nödvändiga uppgifter om plombering, och av säkerhets-, funktions- och driftskompatibilitetsintyg. Säkerhetsintyget ska vara utfärdat av ett erkänt certifieringsorgan som utsetts av kommissionen.

Funktionsintyg ska utfärdas till tillverkaren av myndigheten för typgodkännande.

Intyg om driftskompatibilitet ska utfärdas av ett enda laboratorium under kommissionens ansvar och överinseende.

4. Avseende färdskrivare, deras relevanta komponenter och färdskrivarkort gäller följande:

a) Säkerhetsintyget ska intyga följande för fordonsenheten, färdskrivarkorten, rörelsesensorn, och anslutning till GNSS-mot-tagaren när GNSS inte är inbyggd i fordonsenheterna:

i) Uppfyllelse av säkerhetsmålen.

ii) Uppfyllelse av följande säkerhetsfunktioner: identifiering och autentisering, tillstånd, konfidentialitet, ansvarighet, integritet, granskning, exakthet och tjänstens tillförlitlighet.

b) Funktionsintyget ska intyga att det testade föremålet uppfyller de tillämpliga kraven med avseende på funktioner, miljöegenskaper, egenskaper avseende elektromagnetisk kompatibilitet, efterlevnaden av fysiska krav och efterlevnaden av andra tillämpliga standarder.

c) Intyget om driftskompatibilitet ska intyga att det testade föremålet är fullt kompatibelt med de nödvändiga färdskrivarna eller färdskrivarkortsmodellerna.

5. Varje ändring av färdskrivarens programvara eller maskinvara eller av det slag av material som används för dess tillverkning ska, innan den tillämpas, anmälas till den myndighet som har beviljat typgodkännandet av färdskrivaren. Den myndigheten ska för tillverkaren bekräfta utvidgningen av typgodkännandet, eller får begära en uppdatering eller bekräftelse av berörda funktionsintyg, säkerhetsintyg, och/eller intyg om driftskompatibilitet.

6. En ansökan om en och samma typ av fordonsenhet, rörelsesensor, diagramblad eller färdskrivarkort får inte lämnas in till mer än en medlemsstat.

7. Kommissionen ska genom genomförandeakter anta detaljerade bestämmelser för en enhetlig tillämpning av denna artikel. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 42.3.

Artikel 13

Beviljande av typgodkännande

En medlemsstat ska bevilja typgodkännande för varje typ av fordonsenhet, rörelsesensor, diagramblad eller färdskrivarkort som uppfyller kraven i artiklarna 4 och 11, 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 typgodkännandet utfärdar ett kompletterande typgodkännande.

Artikel 14

Typgodkännandemärke

Medlemsstaterna ska, för varje typ av fordonsenhet, rörelsesensor, diagramblad eller färdskrivarkort som de godkänner i enlighet med artikel 13 och bilaga II, till den sökanden utfärda ett typgodkännandemärke som överensstämmer med en på förhand fastställd förlaga. Sådana förlagor ska antas av kommissionen genom genomförandeakter i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 42.3.

Artikel 15

Godkännande eller avslag

De behöriga myndigheterna i den medlemsstat där ansökan om typgodkännande har lämnats in ska, för varje typ av fordonsenhet, rörelsesensor, diagramblad eller färdskrivarkort som de godkänner, inom en månad sända en kopia av typgodkännandintyget tillsammans med kopior av de relevanta specifikationerna, inbegripet de som avser plomberingarna, 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 motiver för beslutet.

Artikel 16

Utrustningens överensstämmelse med typgodkännandet

1. Om en medlemsstat som har beviljat typgodkännande enligt artikel 13 konstaterar att en fordonsenhet, rörelsesensor, ett diagramblad eller färdskrivarkort med ett av medlemsstaten utfärdat typgodkännandemärke inte överensstämmer med den typ som medlemsstaten har godkänt, ska den vidta de åtgärder som krävs för att se till att den serietillverkade modellen överensstämmer med den godkända typen. Vid behov får åtgärderna även omfatta återkallande av typgodkännandet.

2. En medlemsstat som har beviljat ett typgodkännande ska återkalla godkännandet om fordonsenheten, rörelsesensorn, diagrambladet eller färdskrivarkortet som godkänts inte uppfyller bestämmelserna i denna förordning eller vid användning uppvisar något generellt fel som gör den olämplig för sitt ändamål.

3. Om en medlemsstat som har beviljat ett typgodkännande av en annan medlemsstat underrättas om något av de förhållanden som avses i punkt 1 eller 2 ska den, efter samråd med den underrättande medlemsstaten och om inte annat följer av punkt 5, vidta de åtgärder som föreskrivs i de punkterna.

4. En medlemsstat som slår fast att något av de fall som avses i punkt 2 föreligger får förbjuda tills vidare att berörda fordonsenheter, rörelsesensorer, diagramblad eller färdskrivarkort släpps ut på marknaden eller tas i bruk. Detsamma gäller i de 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 utrustningen 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 återkallelse av typgodkännande eller om andra åtgärder som har vidtagits enligt punkt 1, 2 eller 3 och ska redovisa skälen för åtgärderna.

5. Om en medlemsstat som har beviljat ett 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 17

Godkännande av diagramblad

1. Den som ansöker om ett typgodkännande av ett diagramblad ska i sin ansökan ange i vilken typ eller vilka typer av analoga färdskrivare diagrambladet ska användas och ska för provningen av diagrambladet tillhandahålla en lämplig färdskrivare av sådan typ eller sådana typer.

2. Varje medlemsstats behöriga myndigheter ska på godkännandeintyget för diagrambladet ange den typ eller de typer av analoga färdskrivare i vilka diagrambladet får användas.

Artikel 18

Motivering för 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 den berörda medlemsstatens lagstiftning, och inom vilken tid prövning ska begäras.

Artikel 19

Erkännande av typgodkänd färdskrivare

Medlemsstaterna får inte vägra att registrera ett fordon som är utrustat med en 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 typgodkännandemärke som avses i artikel 14 och den installationsskylt som avses i artikel 22.4.

Artikel 20

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 ska förhindra eller försvåra att de utnyttjas. Provningsperiodiciteten ska fastställas av de medlemsstater som beviljade godkännandeintyget inom en tidsgräns som inte får överstiga två år.

2. I detta syfte ska tillverkarna lämna den dokumentation som är nödvändig för sårbarhetsanalys till det certifieringsorgan som avses i artikel 12.3.

3. När punkt 1 tillämpas ska det certifieringsorgan som avses i artikel 12.3 utföra provningar av fordonsenheter, rörelsesensorer och färdskrivarkort för att konstatera att kända brister inte kan utnyttjas av personer som har allmänt tillgänglig kunskap.

4. Om det upptäcks brister i systemets beståndsdelar (fordonsenheter, rörelsesensorer och färdskrivarkort) under de provningar som avses i punkt 1 får dessa beståndsdelar inte släppas ut på marknaden. Om brister upptäcks under de provningar som avses i punkt 3 när det gäller beståndsdelar som redan finns på marknaden ska tillverkaren eller certifieringsorganet informera de behöriga myndigheterna i den medlemsstat som beviljat typgodkännandet. Dessa behöriga myndigheter ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att problemet åtgärdas, i synnerhet av tillverkaren, och utan dröjsmål underrätta kommissionen om de brister som har upptäckts och om de åtgärder som planeras eller har vidtagits, vid behov inbegripet återkallande av typgodkännandet i enlighet med artikel 16.2.

Artikel 21

Fälttester

1. Medlemsstaterna får tillåta fälttester av färdskrivare som ännu inte har blivit typgodkända. Medlemsstaterna ska ömsesidigt erkänna dessa tillstånd för fälttester.
2. Förare och transportföretag som deltar i ett fälttest 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 35.2 i den här förordningen.
3. Kommissionen får anta genomförandeakter för fastställande av de förfaranden som ska tillämpas för genomförandet av fälttester och av de formulär som ska användas för att övervaka dessa fälttester. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 42.3.

KAPITEL IV

INSTALLATION OCH BESIKTNING

Artikel 22

Installation och reparation

1. Färdskrivare får endast installeras eller repareras av montörer, verkstäder eller fordonstillverkare som godkänts av de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna för detta ändamål i enlighet med artikel 24.
2. Godkända montörer, verkstäder eller fordonstillverkare ska i enlighet med specifikationerna i det typgodkännandeintyg som avses i artikel 15 plombera färdskrivaren efter att ha kontrollerat att den fungerar korrekt, och i synnerhet på ett sådant sätt att ingen manipulationsutrustning kan manipulera eller ändra registrerade uppgifter.
3. Den godkända montören, verkstaden eller fordonstillverkaren ska förse sina plomberingar med ett särskilt märke och dessutom, för digitala färdskrivare, föra in de elektroniska säkerhetsuppgifterna för genomförande av äkthetskontroller. Varje medlemsstats behöriga myndigheter ska till kommissionen överlämna ett register över de märken och elektroniska säkerhetsuppgifter som används samt nödvändiga upplysningar rörande

de elektroniska säkerhetsuppgifter som används. Kommissionen ska på begäran ge medlemsstaterna tillgång till den informationen.

4. Som bevis för att en färdskrivare har installerats i enlighet med kraven i denna förordning, ska en installationsskylt monteras på ett sådant sätt att den är väl synlig och lätt tillgänglig.
5. Färdskrivarkomponenter ska plomberas enligt typgodkännandeintyget. Alla anslutningar till färdskrivaren som riskerar att manipuleras, inbegripet anslutningen mellan rörelsesensorn och växellådan, och installationsskylten i förekommande fall, ska plomberas.

Plomberingen får endast tas bort eller brytas

- av montörer eller verkstäder som har godkänts av de behöriga myndigheterna enligt artikel 24 för reparation, underhåll eller omkalibrering av färdskrivaren, eller av kontrolltjänstemän med lämplig utbildning och, vid behov, auktoriserade för kontrolländamål,
- för reparation av fordon eller ändringar som påverkar plomberingen. I sådana fall ska en skriftlig förklaring som anger datum och tidpunkt för när plomberingen bröts och skälen till avlägsnandet av plomberingen förvaras i fordonet. Kommissionen ska utarbeta ett standardformulär för den skriftliga förklaringen genom genomförandeakter.

I samtliga fall ska plomberingarna bytas ut av godkänd montör eller verkstad utan oskäligt dröjsmål och senast inom sju dagar efter deras avlägsnande.

Innan plomberingarna byts ut ska kontroll och kalibrering av färdskrivaren utföras av en godkänd verkstad.

Artikel 23

Besiktning av färdskrivare

1. Färdskrivare ska besiktigas regelbundet av godkända verkstäder. Regelbunden besiktning ska göras minst vartannat år.
2. De besiktningar som avses i punkt 1 ska åtminstone kontrollera följande:
 - Att färdskrivaren är rätt monterad och lämplig för fordonet.
 - Att färdskrivaren fungerar som den ska.
 - Att typgodkännandemärke finns på färdskrivaren.
 - Att installationsskylt är monterad.

- Att alla plomberingar är intakta och verksamma.
- Att ingen manipulationsutrustning är kopplad till färdskrivaren och inga spår finns av användning av sådan utrustning.
- Däckdimensionen och däckens faktiska omkrets.

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

4. Besiktningsrapporterna ska finnas kvar under minst två år räknat från den tidpunkt då rapporten utarbetades. Medlemsstaterna ska besluta om huruvida besiktningsrapporterna ska behållas eller sändas till den behöriga myndigheten under denna period. I de fall då besiktningsrapporterna behålls av verkstäderna ska dessa på begäran av den behöriga myndigheten tillhandahålla de rapporter om besiktningar och kalibreringar som utförts under den perioden.

Artikel 24

Godkännande av montörer, verkstäder och fordonstillverkare

1. Medlemsstaterna ska godkänna, regelbundet kontrollera och utfärda intyg för de montörer, verkstäder och fordonstillverkare som får utföra installationer, kontroller, besiktningar och reparationer av färdskrivare.

2. Medlemsstaterna ska se till att montörer, verkstäder och fordonstillverkare 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 tillgänglig.
- c) Montörerna, verkstäderna och fordonstillverkarna har gott anseende.

3. Granskningar av godkända montörer eller verkstäder ska utföras enligt följande:

- a) Godkända montörer eller verkstäder ska granskas minst vart annat år med avseende på de förfaranden som de tillämpar för hanteringen av färdskrivare. Granskningen ska särskilt

inriktas på de säkerhetsåtgärder som vidtagits och på hanteringen av verkstadskort. Medlemsstaterna får utföra dessa granskningar utan att besök utförs på plats.

- b) Oanmälda tekniska granskningar av godkända montörer eller verkstäder ska också göras i syfte att kontrollera utförda kalibreringar, besiktningar och installationer. Dessa granskningar ska årligen omfatta minst 10 % av de godkända montörerna och verkstäderna.

4. Medlemsstaterna och deras behöriga myndigheter ska vidta lämpliga åtgärder för att förebygga intressekonflikter mellan montörer eller verkstäder och transportföretag. Framför allt när det föreligger en allvarlig risk för intressekonflikter ska ytterligare särskilda åtgärder vidtas för att säkerställa att montören eller verkstaden följer denna förordning.

5. Medlemsstaternas behöriga myndigheter ska årligen till kommissionen översända en förteckning, om möjligt i elektronisk form, över godkända montörer och verkstäder och de kort som utfärdats till dessa. Kommissionen ska på sin webbplats offentliggöra dessa förteckningar.

6. Medlemsstaternas behöriga myndigheter ska återkalla godkännanden, antingen tillfälligt eller permanent, från montörer, verkstäder och fordonstillverkare som inte uppfyller sina skyldigheter enligt denna förordning.

Artikel 25

Verkstadskort

1. Giltighetstiden för verkstadskort får inte överstiga ett år. Vid förnyelse av verkstadskort ska den behöriga myndigheten se till att montören, verkstaden eller fordonstillverkaren uppfyller kriterierna i artikel 24.2.

2. Den behöriga myndigheten ska förnya ett verkstadskort inom 15 arbetsdagar efter att ha mottagit en giltig ansökan om förnyelse och erhållit all nödvändig dokumentation. Om verkstadskortet skadas, inte fungerar på fullgott sätt, förkommer eller stjäls ska den behöriga myndigheten tillhandahålla ett ersättningskort inom fem arbetsdagar efter det att den har erhållit en fullständig ansökan därom. Behöriga myndigheter ska föra ett register över förkomna, stulna eller defekta kort.

3. Om en medlemsstat återkallar godkännandet av en montör, verkstad eller fordonstillverkare enligt artikel 24 ska även de verkstadskort som utfärdats återkallas.

4. Medlemsstaterna ska vidta alla åtgärder som krävs för att undvika förfalskning av de kort som utfärdats till godkända verkstäder, montörer och fordonstillverkare.

KAPITEL V

FÖRARKORT

Artikel 26

Utfärdande av förarkort

1. Förarkort ska på förarens begäran utfärdas av behörig myndighet i den medlemsstat där föraren har sin normala hemvist. De ska utfärdas inom en månad från det att begäran och all nödvändig dokumentation 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 den personen och platsen där denna vistas.

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 dock anses vara platsen för den personliga anknytningen, förutsatt att denna person återvänder dit regelbundet. Detta sistnämnda villkor behöver inte uppfyllas om personen bor i en medlemsstat i syfte att utföra ett tidsbestämt uppdrag.

3. Förare 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. I vederbörligen motiverade undantagsfall får medlemsstaterna utfärda ett tillfälligt förarkort som inte kan förnyas och som är giltigt under en period av högst 185 dagar till en förare som inte har sin normala hemvist i en medlemsstat eller en stat som är fördragsslutande part i AETR, förutsatt att denne förare har ett arbetsrättsligt förhållande till ett företag som är etablerat i den utfärdande medlemsstaten och, i den mån som Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009⁽¹⁾ är tillämplig, uppvisar ett förartillstånd enligt den förordningen.

Kommissionen ska på grundval av uppgifter som tillhandahålls av medlemsstaterna noga övervaka tillämpningen av denna punkt. Den ska vartannat år rapportera sina resultat till Europaparlamentet och rådet och ska särskilt undersöka om tillfälliga förarkort har en negativ inverkan på arbetsmarknaden och om

tillfälliga kort normalt utfärdas till namngivna förare mer än en gång. Kommissionen får lägga fram ett lämpligt lagstiftningsförslag för att se över denna punkt.

5. De behöriga myndigheterna i den utfärdande medlemsstaten ska vidta lämpliga åtgärder för att se till att sökande inte redan innehar ett giltigt förarkort och att förarkortet är personligt, och därvid se till att uppgifterna är synliga och säkra.

6. Förarkortets giltighetstid får inte överstiga fem år.

7. 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 förfalskade handlingar. Om sådana åtgärder för indragning eller återkallelse vidtas av en annan medlemsstat än den som har utfärdat kortet ska denna medlemsstat så snart som möjligt återsända kortet till myndigheterna i den medlemsstat som har utfärdat det och ange skälen för indragningen eller återkallelsen. Om återlämnandet av kortet förväntas ta mer än två veckor ska den medlemsstat som ska dra in eller återkalla det inom dessa två veckor informera den medlemsstat som har utfärdat kortet om skälen för indragningen eller återkallelsen.

8. Medlemsstaterna ska vidta alla de åtgärder som krävs för att undvika förfalskning av förarkorten.

9. Denna artikel ska inte hindra en medlemsstat från att utfärda ett förarkort till en förare som har sin normala hemvist i en del av den medlemsstatens territorium på vilken fördraget om Europeiska unionen och fördraget om Europeiska unionens funktionssätt inte är tillämpliga, förutsatt att de relevanta bestämmelserna i denna förordning tillämpas i sådana fall.

Artikel 27

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 28

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.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg (EUT L 300, 14.11.2009, s. 72).

2. Om, vid förnyelse, den medlemsstat där föraren har sin normala hemvist skiljer sig från den som utfärdade det nuvarande förarkortet och myndigheterna i den förstnämnda medlemsstaten ombeds förnya kortet ska de informera de myndigheter som utfärdade det tidigare 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 29

Stulna, förkomna eller defekta förarkort

1. De utfärdande myndigheterna ska under en period som åtminstone motsvarar kortens giltighetstid föra ett register över kort som utfärdats, stulits, förkommit eller skadats.

2. Om kortet skadas eller inte fungerar på ett 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 både till 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 åtta arbetsdagar efter det att de har erhållit en detaljerad begäran därom.

5. Under de omständigheter som anges i punkt 4 får föraren fortsätta att köra utan förarkort under högst 15 kalenderdagar, eller under en längre period om detta är nödvändigt för att återföra fordonet till den anläggning där det är baserat, förutsatt att föraren kan styrka att det är omöjligt att visa eller använda kortet under denna period.

Artikel 30

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 denne 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 31

Elektroniskt utbyte av information på förarkort

1. För att säkerställa att den sökande inte redan innehar ett giltigt förarkort som avses i artikel 26 ska medlemsstaterna föra nationella elektroniska register med följande information om förarkort inklusive de förarkort som avses i artikel 26.4 under en period som minst motsvarar dessa korts giltighetstid:

— Förarens efter- och förnamn.

— Förarens födelsedatum och, om uppgift finns, födelseort.

— Giltigt körkortsnummer och land för utfärdande av körkortet (om tillämpligt).

— Förarkortets status.

— Förarkortsnummer.

2. Kommissionen och medlemsstaterna ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att se till att de elektroniska registren är sammankopplade och tillgängliga i hela unionen genom att använda meddelandesystemet TACHOnet som avses i rekommendation 2010/19/EU eller ett kompatibelt system. Om ett kompatibelt system används ska elektroniskt datautbyte med alla andra medlemsstater vara möjligt genom meddelandesystemet TACHOnet.

3. Vid utfärdande, ersättning och, om nödvändigt, förnyelse av förarkort ska medlemsstaterna genom elektroniskt datautbyte kontrollera att föraren inte redan innehar ett annat giltigt förarkort. Utbyta 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 sammankoppling 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 42.3.

KAPITEL VI

UTRUSTNINGENS ANVÄNDNING

Artikel 32

Korrekt användning av färdskrivare

1. Transportföretag och förare ska se till att den digitala färdskrivaren och förarkortet fungerar och används på rätt sätt. Transportföretag och förare som använder analoga färdskrivare ska se till att de fungerar och att diagrambladen används på rätt sätt.

2. Digitala färdskrivare får inte vara inställda så att de automatiskt kopplar över till en specifik verksamhetskategori när fordonets motor eller tändning är avslagen, om inte föraren fortfarande har möjlighet att manuellt välja lämplig verksamhetskategori.

3. Det är förbjudet att förfälska, dölja, hemlighålla eller förstöra uppgifter på diagrambladet eller i färdskrivaren eller på förarkortet samt utskrifter från färdskrivare. Det är också förbjudet att manipulera färdskrivare, diagramblad eller förarkort så att uppgifter och/eller utskrifter förfälskas, hemlighålls eller förstörs. Fordonet får inte ha någon anordning som gör det möjligt att utföra ovannämnda manipulationer.

4. Fordon ska inte vara utrustade med mer än en färdskrivare, utom i samband med de fälttester som avses i artikel 21.

5. Medlemsstaterna ska förbjuda tillverkning, distribution, reklam och/eller försäljning av produkter som är konstruerade och/eller avsedda för manipulering av färdskrivare.

Artikel 33

Transportföretagens ansvar

1. Transportföretag ska vara ansvariga för att se till att deras förare har lämplig utbildning och lämpliga instruktioner när det gäller färdskrivares korrekta funktion, oavsett om de är digitala eller analoga, och ska med jämna mellanrum kontrollera att förarna använder dem på rätt sätt och ska varken direkt eller indirekt uppmuntra förarna till missbruk av färdskrivarna.

Transportföretag ska lämna ut ett tillräckligt antal diagramblad till förarna av fordon utrustade med analoga färdskrivare, med

beaktande av att diagramblad är personliga, transportuppdragets varaktighet samt eventuella behov av att ersätta diagramblad som är skadade eller som har tagits ut av en behörig kontrolltjänsteman. Transportföretagen ska endast tillhandahålla förarna diagramblad av godkänd typ, lämpliga för användning i den utrustning som är installerad i fordonet.

Om ett fordon är utrustat med en digital färdskrivare ska transportföretaget och föraren, med beaktande av transportuppdragets varaktighet, se till att den utskrift av uppgifter från färdskrivaren som begärs av en kontrolltjänsteman kan göras på rätt sätt vid en kontroll.

2. Transportföretagen ska bevara diagramblad och utskrifter, när utskrifter har gjorts i enlighet med artikel 35, i kronologisk ordning och i läsbart format i minst ett år efter användandet och ska på begäran överlämna kopior till de berörda förarna. Transportföretagen ska också lämna kopior av uppgifter som överförs från förarkorten till de berörda förare som begär detta tillsammans med utskrifter av dessa kopior. Diagramblad, utskrifter och överförda uppgifter ska på begäran uppvisas för eller överlämnas till behörig kontrolltjänsteman.

3. Transportföretagen ska vara ansvariga för överträdelser av bestämmelserna i denna förordning som begåtts av deras förare eller av förare som står till företagets förfogande. Medlemsstaterna får emellertid göra sådant ansvar avhängigt av transportföretagets överträdelse av punkt 1 första stycket i denna artikel och artikel 10.1 och 10.2 i förordning (EG) nr 561/2006.

Artikel 34

Användning av förarkort och diagramblad

1. Varje dag föraren kör ska diagramblad eller förarkort 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. Ett 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 diagramblad eller förarkort.

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, iii och iv

a) om fordonet är utrustat med en analog färdskrivare, 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 en digital färdskrivare, föras in på förarkortet med hjälp av den manuella inmatningsfunktion som finns i färdskrivaren.

Medlemsstaterna ska inte ålägga förarna att redovisa några formulär om sina aktiviteter under den tid då de inte befunnit sig i fordonet.

4. Om det finns mer än en förare ombord på ett fordon som är utrustat med en digital färdskrivare 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 en analog färdskrivare ska förarna vid behov ändra diagrambladen så att den information som är relevant registreras på diagrambladet för den förare som för tillfället kör fordonet.

5. Förarna ska

- a) se till att den på diagrambladet 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 direktiv 2002/15/EG, 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 av ett fordon som är utrustat med en analog färdskrivare ska lämna följande uppgifter på sitt diagramblad:

- a) Efter- och förnamn (när diagrambladet börjar användas).
- b) Datum och ort där användningen av diagrambladet börjar samt datum och ort där användningen upphör.

- c) Registreringsnummer för varje fordon som föraren tilldelas, såväl vid starten av den första på diagrambladet registrerade resan som därefter, om byte av fordon sker, under diagrambladets användning.

- d) Vägmätarens ställning

- i) vid starten av den första resa som är registrerad på diagrambladet,

- ii) vid slutet av den sista resa som är registrerad på diagrambladet,

- 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 den digitala färdskrivaren 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 uppgifter till symbolen för landet, förutsatt att medlemsstaten har underrättat kommissionen om dessa detaljerade geografiska uppgifter före den 1 april 1998.

Förare är emellertid inte tvungna att föra in de uppgifter som avses i första meningen i första stycket om färdskrivaren automatiskt registrerar lokaliseringssuppgifter i enlighet med artikel 8.

Artikel 35

Skadade förarkort eller diagramblad

1. Om ett diagramblad med registreringar eller ett förarkort har skadats, ska föraren förvara det skadade diagrambladet eller förarkortet tillsammans med det reservdiagramblad 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 34.5 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 36

Uppgifter som ska medföras av föraren

1. En förare av ett fordon utrustat med en analog färdskrivare ska när som helst på behörig 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 en digital färdskrivare ska när som helst på behörig 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 en analog färdskrivare.

3. En behörig kontrolltjänsteman får kontrollera att förordning (EG) nr 561/2006 efterlevs genom att analysera diagrambladen, visade, utskrivna eller överförda uppgifter som har registrerats av färdskrivaren eller förarkortet, och i brist på detta, genom att analysera andra handlingar som kan visa att en bestämmelse, exempelvis artiklarna 29.2 och 37.2, i denna förordning inte efterlevs.

Artikel 37

Förfaranden i händelse av att utrustning inte fungerar på fullgott sätt

1. Vid ett driftstopp eller funktionsfel hos en färdskrivare ska transportföretaget låta en godkänd montör eller verkstad reparera den så snart omständigheterna medger detta.

Om fordonet inte kan återvända till transportföretagets anläggning 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 41 ska ge de behöriga myndigheterna befogenhet att förbjuda att fordonet används om ett driftstopp eller funktionsfel inte har åtgärdats i enlighet med föreskrifterna i första och andra styckena i denna punkt i den mån som det är i överensstämmelse med den nationella lagstiftningen i den berörda medlemsstaten.

2. Om färdskrivaren inte är i funktion eller inte fungerar på fullgott sätt ska föraren notera uppgifter som gör det möjligt att identifiera honom eller henne (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

VERKSTÄLLIGHET OCH SANKTIONER

Artikel 38

Kontrolltjänstemän

1. För en effektiv kontroll av efterlevnaden av denna förordning ska alla behöriga kontrolltjänstemän ha tillgång till tillräcklig utrustning och ha lämpliga rättsliga befogenheter för att kunna utföra sina arbetsuppgifter i enlighet med denna förordning. Den utrustningen ska framför allt innehålla följande:

a) Kontrollkort som ger tillgång till uppgifter som har registrerats i färdskrivaren och på färdskrivarkorten och eventuellt verkstadskortet.

b) De verktyg som krävs för att kunna föra över datafiler från fordonsenheter och färdskrivarkort och analysera dessa datafiler och utskrifter från digitala färdskrivare tillsammans med diagramblad eller tabeller från analoga färdskrivare.

2. Om kontrolltjänstemännen vid en kontroll funnit tillräckliga bevis för skälig misstanke om bedrägeri ska de ha befogenhet att skicka fordonet till en auktoriserad verkstad för ytterligare provningar för att bland annat kontrollera att färdskrivaren

a) fungerar korrekt,

b) registrerar och lagrar uppgifter korrekt och att kalibreringsparametrarna är korrekta.

3. Kontrolltjänstemän ska ha behörighet att begära att auktoriserade verkstäder ska utföra de provningar som avses i punkt 2 och specifika provningar som är utformade för att upptäcka förekomsten av manipulationsutrustning. Om manipulationsutrustning upptäcks får utrustningen, inbegripet själva manipulationsutrustningen, fordonsenheten eller dess komponenter samt förarkortet, avlägsnas från fordonet och får användas som bevismaterial i enlighet med nationella regler för hantering av sådant bevismaterial.

4. Kontrolltjänstemännen ska i förekommande fall utnyttja möjligheten att kontrollera färdskrivare och förarkort som finns på platsen vid kontroll i ett företags anläggning.

Artikel 39

Utbildning av kontrolltjänstemän

1. Medlemsstaterna ska se till att kontrolltjänstemännen har lämplig utbildning för analys av de uppgifter som registrerats och kontroll av färdskrivare så att en effektiv och harmoniserad kontroll och verkställighet kan uppnås.

2. Medlemsstaterna ska senast den 2 september 2016 informera kommissionen om utbildningskraven för deras kontrolltjänstemän.

3. Kommissionen ska genom genomförandeakter anta åtgärder för att fastställa innehållet i grund- och vidareutbildningen av kontrolltjänstemän, inbegripet utbildning med avseende på teknik för riktade kontroller och för upptäckt av manipulationsutrustning och bedrägerier. Dessa åtgärder ska omfatta riktlinjer för att underlätta tillämpningen av relevanta bestämmelser i denna förordning och förordning (EG) nr 561/2006. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 42.3.

4. Medlemsstaterna ska se till att kontrolltjänstemännens utbildning har det innehåll som kommissionen har angivit.

Artikel 40

Ömsesidigt bistånd

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

Framför allt ska medlemsstaternas behöriga myndigheter, inom ramen för det ömsesidiga biståndet, regelbundet sända varandra all tillgänglig information om montörers och verkstäders överträdelse av denna förordning, olika typer av manipulation och sanktioner som ålagts för sådana överträdelse.

Artikel 41

Sanktioner

1. Medlemsstaterna ska, i enlighet med sin konstitutionella ordning, 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 sanktioner ska vara effektiva, proportionella, avskräckande och icke-diskriminerande samt respektera den kategoriindelning av överträdelse som fastställs i direktiv 2006/22/EG.

2. Medlemsstaterna ska senast den 2 mars 2016 till kommissionen anmäla dessa åtgärder och bestämmelser om sanktioner. De ska underrätta kommissionen om varje ändring av dessa åtgärder.

KAPITEL VIII

SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 42

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av en kommitté. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.

2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 4 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

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

Om kommittén inte avger något yttrande ska kommissionen inte anta utkastet till genomförandeakt och artikel 5.4 tredje stycket i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

Om kommitténs yttrande ska inhämtas genom skriftligt förfarande, ska det förfarandet avslutas utan resultat om, inom tidsfristen för att avge yttrandet, kommitténs ordförande så beslutar eller en enkel majoritet av kommittéledamöterna så begär.

Artikel 43

Färdskrivarforum

1. Ett färdskrivarforum ska inrättas till stöd för en diskussion om tekniska frågor om färdskrivare bland medlemsstaternas experter, ledamöter i den kommitté som avses i artikel 42 och experter från tredjeländer som använder färdskrivare enligt AETR.

2. Medlemsstaterna ska utse de experter som deltar i den kommitté som avses i artikel 42 till experter i färdskrivarforumet.

3. Färdskrivarforumet ska vara öppet för experter från intresserade tredjeländer som är parter i AETR.

4. Intressenter, företrädare för fordonstillverkare, färdskrivartillverkare, arbetsmarknadens parter och Europeiska datatillsynsmannen ska bjudas in till färdskrivarforumet.

5. Färdskrivarforumet ska anta sin egen arbetsordning.

6. Färdskrivarforumet ska sammanträda minst en gång per år.

Artikel 44

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 den 2 mars 2015.

Artikel 45

Ändring av förordning (EG) nr 561/2006

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

1. I artikel 3 ska följande led införas efter led a:

”aa) Fordon eller en kombination av fordon med en högsta tillåtna vikt som inte överstiger 7,5 ton, och som används för transport av material, utrustning eller maskiner som föraren använder i sitt arbete och som endast används inom en radie av 100 km från den plats där företaget är beläget, på villkor att körningen av fordonen inte utgör förarens huvudsakliga uppgift.”

2. Artikel 13.1 ska ändras på följande sätt:

a) i leden d, f och p ska orden ”50 km” ersättas med ”100 km”.

b) led d första stycket ska ersättas med följande:

”d) Fordon eller en kombination av fordon med en högsta tillåtna vikt som inte överstiger 7,5 ton vilka används av personer som tillhandahåller samhällsomsfattande tjänster i enlighet med definitionen i artikel 2.13 i Europaparlamentets och rådets direktiv 97/67/EG av den 15 december 1997 om gemensamma regler för utvecklingen av gemenskapens inre marknad för posttjänster och för förbättring av kvaliteten på tjänsterna (*) för leveranser inom ramen för den samhällsomsfattande tjänsten.

(*) EGT L 15, 21.1.1998, s. 14.”

Artikel 46

Övergångsbestämmelser

För att de genomförandeakter som avses i denna förordning och som inte har antagits ska kunna tillämpas när denna förordning börjar tillämpas ska bestämmelserna i förordning (EEG) nr 3821/85 inbegripet dess bilaga IB fortsätta att gälla under en övergångsperiod fram till det datum då de genomförandeakter som avses i denna förordning börjar gälla.

Artikel 47

Upphävande

Förordning (EEG) nr 3821/85 ska upphöra att gälla. Hänvisningar till den upphävda förordningen ska anses som hänvisningar till den här förordningen.

Artikel 48

Ikraftträdande

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

Den ska, med förbehåll för övergångsbestämmelserna i artikel 46, tillämpas från och med den 2 mars 2016. Artiklarna 24, 34 och 45 ska dock tillämpas från och med den 2 mars 2015.

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

Utfärdad i Strasbourg den 4 februari 2014.

På Europaparlamentets vägnar
M. SCHULZ
Ordförande

På rådets vägnar
E. VENIZELOS
Ordförande

BILAGA I

KRAV I FRÅGA OM KONSTRUKTION, PROVNING, INSTALLATION OCH BESIKTNING AV ANALOGA FÄRDSKRIVARE

I. DEFINITIONER

I denna bilaga avses med:

a) *färdskrivare* eller *analog färdskrivare*:

utrustning avsedd att installeras i vägfordon för att automatiskt eller halvautomatiskt visa och registrera detaljerad information om sådana fordonets förflyttningar och detaljer om vissa av förarnas arbetspass.

b) *färdskrivarens konstant*:

det numeriska tecken som ger det värde för den inkommande signalen som krävs för att visa och registrera en tillryggalagd sträcka av en kilometer. Denna konstant ska uttryckas antingen i varv per kilometer ($k = \dots \text{ varv/km}$) eller i impulser per kilometer ($k = \dots \text{ imp/km}$).

c) *fordonets karaktäristiska koefficient*:

det numeriska tecken som ger det värde för den utgående signalen som skickas av den del av fordonet som förenar fordonet med färdskrivaren (växellådans utgående axel eller drivaxel) medan fordonet avverkar en sträcka av en uppmätt kilometer under normala provningsförhållanden (se del VI punkt 4 i denna bilaga). Den karaktäristiska koefficienten uttrycks antingen i varv per kilometer ($w = \dots \text{ varv/km}$) eller i impulser per kilometer ($w = \dots \text{ imp/km}$).

d) *bildäcks effektiva omkrets*:

genomsnittsvärdet för de avstånd som tillryggalagts av de hjul som förflyttar fordonet (drivhjul) under loppet av ett fullt varv. Uppmätning av dessa avstånd ska ske under normala testförhållanden (se del VI punkt 4 i denna bilaga) och uttrycks i formen: $1 = \dots \text{ mm}$.

II. ALLMÄN BESKRIVNING AV OCH FUNKTIONER HOS FÄRDSKRIVAREN

Färdskrivaren ska kunna registrera

1. av fordonet tillryggalagd sträcka,
2. fordonets hastighet,
3. körtid,
4. övriga arbets- eller närvaroperioder,
5. raster och dygnsvila,
6. öppnande av höljet som omger diagrambladet,
7. för elektroniska färdskrivare, dvs. utrustning som utnyttjar elektriska signaler från avstånds- och hastighetssensorn: varje avbrott som överstiger 100 millisekunder i strömtillförseln till färdskrivaren (med undantag av belysning) och till avstånds- och hastighetssensorn samt varje avbrott i signalledningen till avstånds- och hastighetssensorn.

I fordon med två förare ska utrustningen kunna registrera värdena för de perioder som anges i punkterna 3, 4 och 5 i första stycket för båda förarna samtidigt på två olika diagramblad.

III. KONSTRUKTIONSNORMER FÖR FÄRDSKRIVARE

a) Allmänt

1. Färdskrivaren ska ha följande utrustning:

1.1 Optiska instrument som visar

- tillryggalagd körsträcka (vägmätare),
- hastighet (hastighetsmätare),
- tid (klocka).

1.2 Registreringsinstrument

- för registrering av tillryggalagd körsträcka,
- hastighetsskrivare,
- en eller flera tidsskrivare som uppfyller kraven enligt punkt c 4.

1.3 En anordning som på diagrambladet ger en separat markering för

- varje tillfälle då det hölje som innehåller diagrambladet öppnas,
- för elektroniska färdskrivare enligt definitionen i del II första stycket punkt 7: varje avbrott som överstiger 100 millisekunder i strömtillförseln till färdskrivaren (med undantag av belysning), senast då strömmen åter inkopplas,
- för elektroniska färdskrivare enligt definitionen i del II första stycket punkt 7: varje avbrott som överstiger 100 millisekunder i strömtillförseln till avstånds- och hastighetssensorn och varje avbrott i signalledningen till avstånds- och hastighetssensorn.

2. Om ytterligare utrustning utöver den förtecknad i punkt 1 installeras får denna inte påverka den obligatoriska utrustningens funktion eller avläsningen av dessa.

Eventuell extrautrustning ska finnas med vid ansökan om godkännande av färdskrivare.

3. Material

3.1 Färdskrivarens samtliga beståndsdelar ska vara tillverkade av material med tillräcklig stabilitet och mekanisk hållfasthet samt med stabila elektrotekniska och magnetiska egenskaper.

3.2 Varje ändring av en del av färdskrivaren eller av det slag av material som används för dess tillverkning måste innan ändringar tas i bruk godkännas av den myndighet som har beviljat typgodkännandet av färdskrivaren.

4. Mätning av tillryggalagd vägsträcka

Tillryggalagda avstånd får uppmätas och registreras antingen

- så att både körning framåt och bakåt ingår eller
- så att endast körning framåt ingår.

Registreringar av körning bakåt får under inga förhållanden påverka de övriga registreringarnas klarhet och precision.

5. Hastighetsmätning

5.1 Hastighetsmätarens mätområde ska överensstämma med vad som angivits i typgodkännandeintyget.

5.2 Mätapparaturens naturliga frekvens och dämpning ska vara sådana att dess utvisande och registrering av hastighet, inom gränsvärdena, kan följa acceleration på upp till 2 m/s^2 inom godtagbara toleranser.

6. Tidmätning (klocka)
 - 6.1 Reglaget till mekanismen för klockans inställning ska vara placerat i ett hölje som innehåller diagrambladet. När höljet öppnas ska detta registreras automatiskt på diagrambladet.
 - 6.2 Om diagrambladet drivs av klockan, ska den period under vilken klockan går rätt efter full uppdragning vara minst 10 % längre än den registreringsperiod som motsvarar full sats diagramblad i färdskrivaren.
7. Belysning och skydd.
 - 7.1 Färdskrivarens optiska instrument ska vara försedda med lämplig belysning, som inte bländar.
 - 7.2 Vid normala driftsförhållanden ska samtliga inre delar av färdskrivarutrustningen vara skyddade mot fukt och damm. Dessutom ska de kunna säkras mot manipulering genom att höljet plomberas.
- b) Optiska instrument
 1. Mätare för tillryggalagd sträcka (vägmätare).
 - 1.1 Den minsta graderingen på det instrument som utvisar tillryggalagt avstånd ska motsvara 0,1 km. Siffror för varje 100 m ska klart kunna skiljas från dem som utvisar hela kilometer.
 - 1.2 Siffrorna på vägmätaren ska vara lättlästa och ha en synlig höjd av minst 4 mm.
 - 1.3 Vägmätaren ska kunna registrera sträckor av minst 99 999,9 km.
 2. Hastighetsmätare.
 - 2.1 Inom mätområdet ska hastighetsskalan vara likformigt graderad i enheter om 1, 2, 5 eller 10 km/tim. Värdet för en hastighetsgradering (dvs. avståndet mellan två markeringar i följd) får inte överstiga 10 % av den på skalan utvisade maximihastigheten.
 - 2.2 Det område som anges utanför mätområdet behöver inte markeras med siffror.
 - 2.3 Det avstånd på skalan som motsvarar en hastighetsskillnad på 10 km/tim ska vara minst 10 mm.
 - 2.4 På visarinstrument får avståndet mellan visare och instrumenttavla vara högst 3 mm.
 3. Tidmätare (klocka).

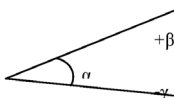
Tidmätaren ska synas från färdskrivarens utsida och medge säker, enkel och otvetydig avläsning.
- c) Registreringsinstrument
 1. Allmänt
 - 1.1 Oberoende av diagrambladets form (remsa eller skiva), ska alla färdskrivare vara försedda med en markering som gör det möjligt att föra in diagrambladet korrekt och på ett sådant sätt att den av klockan utvisade tiden och markeringen på diagrambladet överensstämmer med varandra.
 - 1.2 Mekanismen för diagrambladets rörelse ska vara sådan att bladet rör sig utan glapp och kan införas och avlägsnas utan svårighet.
 - 1.3 Om diagrambladet har formen av en skiva ska den framåtgående rörelsen styras av klockmekanismen. I detta fall ska diagrambladets rotationsrörelse vara kontinuerlig och likformig, med en minimihastighet av 7 mm/tim uppmätt vid den inre rand som avgränsar ytan för hastighetsregistrering. Om färdskrivaren är av typen med remsa, där diagrambladets framåtgående rörelse styrs av klockmekanismen, ska den linjära framåtgående rörelsens hastighet vara minst 10 mm/tim.
 - 1.4 Registreringen av tillryggalagd sträcka, av fordonshastighet och av öppnande av det hölje som innehåller diagrambladet eller diagrambladen, ska ske automatiskt.

2. Registrering av tillryggalagd sträcka
 - 2.1 Varje kilometer tillryggalagd sträcka ska vid registreringen motsvaras av ett avstånd om minst en millimeter på motsvarande koordinat.
 - 2.2 Även vid hastigheter som når den övre gränsen för mätområdet ska registreringen av tillryggalagd sträcka vara lätt att avläsa.
 3. Registrering av hastighet
 - 3.1 Oberoende av diagrambladets form, ska den hastighetsregistrerande skrivspetsen normalt förflytta sig linjärt och i rät vinkel mot diagrambladets rörelseriktning. Skrivspetsens rörelse får dock vara icke-linjär, förutsatt att följande villkor är uppfyllda:
 - Den av skrivspetsen dragna linjen ska vara vinkelrät mot den för hastighetsregistrering reserverade ytans genomsnittsomkrets (vid diagramblad i skivform) eller axel (vid diagramblad i remsform).
 - Förhållandet mellan radien till den båglinje som ritas upp av skrivspetsen och bredden av den för hastighetsregistrering reserverade ytan ska vara minst 2,4/1, oberoende av diagrambladets form.
 - Markeringarna på tidsskalan ska skära registreringsytan i en bågformad linje med samma radie som den båglinje som ritas upp av skrivspetsen. Avståndet mellan markeringarna på tidsskalan ska motsvara en period av högst en timme.
 - 3.2 Varje hastighetsvariation på 10 km/tim ska på diagrambladet motsvaras av en variation på minst 1,5 mm på motsvarande koordinat.
 4. Registrering av tid
 - 4.1 Färdskrivaren ska vara konstruerad så att körperioderna alltid registreras automatiskt och det är möjligt att, eventuellt med hjälp av omkopplare, separat registrera de andra tidskategorierna, så som anges i artikel 34.5 b ii, iii och iv i denna förordning.
 - 4.2 Det ska vara möjligt att utifrån de dragna linjernas utseende och inbördes läge och, om så krävs, de symboler som fastställs i artikel 34 i denna förordning klart kunna skilja mellan de olika tidskategorierna. Det bör i registreringen göras åtskillnad mellan de olika tidskategorierna, antingen genom att de anges i olika tjocklek eller genom något annat system som gör registreringarna lika lätta att avläsa och tolka.
 - 4.3 I fordon med mer än en förare ska de registreringar som föreskrivs i punkt 4.1 göras på separata diagramblad för varje förare. I detta fall ska de separata diagrambladens framtågande rörelse åstadkommas antingen av en enda mekanism eller av separata synkroniserade mekanismer.
- d) Stängningsanordning
1. Höljet med diagramblad och reglage för inställning av klockan ska vara försett med lås.
 2. Varje gång höljet med diagramblad och reglaget för inställning av klockan öppnas ska detta registreras automatiskt på diagrambladet eller diagrambladen.
- e) Markeringar
1. Följande markeringar ska förekomma på färdskrivarens instrumentsida:
 - Intill den siffra som vägmätaren visar, enheten för sträckan, med förkortningen "km".
 - Nära hastighetsskalan, förkortningen "km/tim".
 - Hastighetsmätarens mätområde i form av "Vmin ... km/tim, Vmax ... km/tim". Denna markering är inte nödvändig, om den visas på färdskrivarens typskylt.

Dessa krav gäller dock inte för färdskrivare godkända före den 10 augusti 1970.

2. Typskylten ska vara inbyggd i färdskrivaren och innehålla följande uppgifter, vilka ska kunna läsas på den installerade färdskrivaren:

- Färdskrivartillverkarens namn och adress.
- Färdskrivarens tillverkningsnummer och tillverkningsår.
- Typgodkännandemärke för aktuell färdskrivartyp.
- Färdskrivarkonstanten i form av " $k = \dots$ varv/km" eller " $k = \dots$ imp/km".
- Frivilligt: hastighetsmättningsområde, i den under punkt 1 angivna formen.
- Om instrumentets känslighet för lutningsvinkeln kan påverka de av färdskrivaren lämnade avläsningarna så att de tillåtna toleranserna överskrids, ska tillåten lutningsvinkel återges enligt följande:



där α är vinkeln uppmätt från den färdskrivares framsidas horisontella läge (monterad med rätt sida uppåt) för vilken instrumentet är kalibrerat, medan β och γ motsvarar största tillåtna avvikelser uppåt respektive nedåt från kalibreringsvinkeln α .

- f) Största tillåtna toleranser (optiska instrument och registreringsinstrument)

1. På provbänk före installation:

- a) Tillryggalagd sträcka:

1 % mer eller mindre än den faktiska sträckan, om denna sträcka är minst en kilometer.

- b) Hastighet:

3 km/tim mer eller mindre än den faktiska hastigheten.

- c) Tid:

$\pm$ två minuter per dag, dock högst 10 minuter per sjudagarsperiod då klockans gångtid efter uppdragning är minst lika lång som denna period.

2. Efter installation:

- a) Tillryggalagd sträcka:

2 % mer eller mindre än den faktiska sträckan, om denna sträcka är minst en kilometer.

- b) Hastighet:

4 km/tim mer eller mindre än den faktiska hastigheten.

- c) Tid:

$\pm$ två minuter per dag eller

$\pm$ 10 minuter per sjudagarsperiod.

3. I bruk:

- a) Tillryggalagd sträcka:

4 % mer eller mindre än den faktiska sträckan, om denna sträcka är minst en kilometer.

b) Hastighet:

6 km/tim mer eller mindre än den faktiska hastigheten.

c) Tid:

± två minuter per dag eller

± 10 minuter per sjudagarsperiod.

4. De största tillåtna toleranser som anges i punkterna 1–3 gäller för temperaturer mellan 0 °C och 40 °C, uppmätta nära färdskrivaren.
5. Uppmätningar av de största tillåtna toleranser som anges i punkterna 2 och 3 ska äga rum under de i del VI föreskrivna förutsättningarna.

IV. DIAGRAMBLAD

a) Allmänt

1. Diagrambladen ska vara sådana att de inte hindrar instrumentets normala funktion och att registreringarna på dem är outplånliga och lätta att läsa och identifiera.

Under normala fuktighets- och temperaturförhållanden får inga förändringar ske av vare sig diagrambladens storlek eller de registreringar som gjorts på dem.

Dessutom ska det vara möjligt att på diagrambladen anteckna den information om avses i artikel 34 i denna förordning utan att skada bladen eller försvåra avläsningen av registreringarna.

Registreringarna ska förbli tydligt läsbara i minst ett år under normala förvaringsförhållanden.

2. Diagrambladens registreringskapacitet ska, oberoende av diagrambladens form, vara minst ett dygn.

Om flera skivor sammankopplas för att den kontinuerliga registreringskapaciteten ska ökas utan att personalen behöver ingripa, ska övergångarna mellan de olika skivorna göras så att det inte uppkommer avbrott i eller överlappning av registreringar där en skiva övergår till nästa.

b) Registreringsytorna och deras indelning

1. På diagrambladen ska följande registreringsytor finnas:

— En yta uteslutande reserverad för registrering av hastighet.

— En yta uteslutande reserverad för registrering av tillryggalagd sträcka.

— En eller flera ytor för registrering av körtid, annan arbetstid, annan tid då föraren är tillgänglig, raster och viloperioder.

2. Ytan för hastighetsregistrering ska vara skalindeld i steg om 20 km/tim eller mindre. Den hastighet som motsvarar varje markering på skalan ska anges i siffror. Förkortningen "km/tim" ska finnas på åtminstone ett ställe på denna yta. Den sista markeringen på skalan ska sammanfalla med mätområdet övre gräns.
3. Ytan för registrering av tillryggalagd sträcka ska vara indeldad på ett sådant sätt att antalet tillryggalagda kilometer kan avläsas utan svårighet.
4. Ytan eller ytor för registrering av de tidskategorier som avses i punkt 1 ska vara markerade på ett sådant sätt att det är möjligt att klart skilja mellan de olika tidskategorierna.

c) Information som ska vara tryckt på diagrambladen

På varje diagramblad ska följande uppgifter finnas tryckta:

— Tillverkarens namn och adress eller firmanamn.

- Godkännandemärke för diagrambladsmodellen.
- Godkännandemärke för den typ eller de typer av färdskrivare som diagrambladet kan användas i.
- Hastighetsmätningens övre gräns i km/tim.

Dessutom ska det på varje diagramblad åtminstone finnas en tryckt tidsskala, som är graderad på ett sådant sätt att tiden kan avläsas direkt med femtonminutersintervall, medan varje femminutersintervall kan bestämmas utan svårighet.

d) Utrymme för handskrivna anteckningar

På diagrambladet ska det finnas tillräckligt med utrymme för att föraren ska kunna anteckna åtminstone följande uppgifter:

- Förarens efter- och förnamn.
- Datum och ort där diagrambladet börjar respektive slutar användas.
- Registreringsnummer på det eller de fordon som tilldelats föraren under diagrambladets användning.
- Vägmätaravläsningar på det eller de fordon som tilldelats föraren under diagrambladets användning.
- Tidpunkt för eventuellt fordonsbyte.

V. INSTALLATION AV FÄRDSKRIVAREN

1. Färdskrivaren ska vara så monterad i fordonet att föraren från sin plats har överblick över hastighetsmätare, vägmätare och klocka och att samtidigt alla delar av dessa instrument, inklusive drivmekanismerna, är skyddade mot oavsiktlig skada.
2. Färdskrivarkonstanten ska kunna anpassas till fordonets karaktäristiska koefficient med hjälp av en lämplig adapter.

Fordon med två eller flera bakaxelutväxlingar ska vara utrustade med en omställningsanordning, med vars hjälp de olika utväxlingsförhållandena automatiskt anpassas till det utväxlingsförhållande som färdskrivarutrustningen i fordonet är avsedd för.

3. Sedan färdskrivarutrustningen har kontrollerats efter installation ska en väl synlig installationsskylt monteras bredvid eller på själva färdskrivaren, i fordonet. En ny installationsskylt ska ersätta den tidigare varje gång en godkänd montör eller verkstad har gjort en besiktning som medfört krav på ändring av själva installationssättet.

På installationsskylten ska åtminstone följande uppgifter finnas:

- Godkänd montörs, verkstads eller fordonstillverkarens namn och adress eller firmanamn.
- Fordonets karaktäristiska koefficient uttryckt i "w = ... varv/km" eller "w = ... imp/km".
- Däckens effektiva omkrets, uttryckt i "l = ... mm".
- Datum då fordonets karaktäristiska koefficient och däckens effektiva omkrets fastställts.

4. Plombering

Följande komponenter ska plomberas:

- a) Installationsskylten, om den inte är fästad på ett sådant sätt att den inte kan avlägsnas utan att texten på den förstörs.
- b) De båda ändarna på drivwiren eller impulsledningen mellan själva färdskrivaren och fordonet.
- c) Själva adaptern och dess anslutningar.

- d) Omställningsanordningen i fordon med två eller flera axelutväxlingar.
- e) Den drivwire eller impulsledning som förenar adaptern och omställningsanordningen med resten av färdskrivarutrustningen.
- f) Höljen enligt punkt a 7.2 i del III.
- g) Alla höljen som måste öppnas för att färdskrivarkonstanten ska kunna anpassas till fordonets karaktäristiska koefficient.

I särskilda fall kan ytterligare plomberingar föreskrivas vid typgodkännande av färdskrivaren och det ska anges på intyget om typgodkännande var dessa plomberingar är placerade.

De plomberingar som anges i första stycket b, c och e får avlägsnas

— i nödsituationer,

— för att installera, anpassa eller reparera hastighetsbegränsande anordningar eller andra anordningar som bidrar till trafiksäkerheten,

under förutsättning att färdskrivaren fortsätter att fungera som den ska och återförseglas av en godkänd montör, verkstad eller fordonstillverkare omedelbart efter det att den hastighetsbegränsande anordningen eller någon annan anordning som bidrar till trafiksäkerheten har installerats, eller inom sju dagar i övriga fall. Varje gång dessa plomberingar bryts ska en skriftlig rapport upprättas, där skälen till åtgärden redovisas. Rapporten ska ställas till behörig myndighets förfogande.

5. Ledningarna som förbinder färdskrivaren med impulssändaren ska skyddas av ett obrutet, plasttäckt kabelhölje i rostfritt stål med kontaktpressade ändar, om inte ett likvärdigt skydd mot manipulation garanteras på något annat sätt (t.ex. genom elektronisk övervakning såsom signalkryptering) som gör det möjligt att i största möjliga utsträckning upptäcka utrustning som inte är nödvändig för att färdskrivaren ska fungera korrekt och vars syfte är att förhindra att färdskrivaren fungerar korrekt genom kortslutning eller strömbrott eller genom förändring av den elektroniska datan från avstånds- och hastighetssensorn. En plomberad fog anses som obruten i denna förordning.

Ovannämnda elektroniska övervakning kan ersättas av en elektronisk kontroll som säkerställer att färdskrivaren kan registrera all rörelse hos fordonet, oberoende av signalen från avstånds- och hastighetssensorn.

För tillämpningen av denna punkt avses med fordon i kategorierna M1 och N1 de fordon som definieras i del A i bilaga II till Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG ⁽¹⁾. För fordon som är utrustade med färdskrivare i enlighet med denna förordning och som inte är anpassade till installation av en armerad kabel mellan avstånds- och hastighetssensorerna och färdskrivaren ska en adapter anslutas så nära avstånds- och hastighetssensorerna som möjligt.

Den armerade kabeln ska installeras mellan adaptern och färdskrivaren.

VI. KONTROLLER OCH BESIKTNINGAR

Medlemsstaterna ska utse de organ som ska genomföra kontroller och besiktningar.

1. Utfärdande av intyg för nya eller reparerade instrument

Varje enskild anordning ska, oavsett om den är ny eller reparerad, ha en plombering i enlighet med del V punkt 4 första stycket f, som bestyrker att instrumentet fungerar som det ska och att dess avlästa och registrerade värden är exakta inom de i del III punkt f 1 fastställda gränsvärdena.

I detta syfte får medlemsstaterna föreskriva en första verifikation, som består av en kontroll av att en ny eller reparerad enhet överensstämmer med typgodkänd modell och/eller med kraven i förordningen och dess bilagor, eller delegera behörighet att utfärda intyg till tillverkarna eller till deras representanter.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (EUT L 263, 9.10.2007, s. 1).

2. Installering

När färdskrivarutrustningen monteras i ett fordon, ska färdskrivaren och hela installationen överensstämma med föreskrifterna om största tillåtna toleranser i del III punkt f 2.

Besiktningssproven ska utföras av godkänd montör eller verkstad på dess eget ansvar.

3. Periodiska besiktningar

- a) Periodiska besiktningar av färdskrivarutrustning i fordon ska ske minst vartannat år och får genomföras i samband med allmän kontrollbesiktning.

Dessa besiktningar ska omfatta

- kontroll av att färdskrivaren fungerar korrekt,
- kontroll av att typgodkännandemärke finns på färdskrivaren,
- kontroll av att installationsskylt finns uppsatt,
- kontroll av att plomberingarna på färdskrivaren och de andra delarna av installationen är orörda,
- kontroll av däckens faktiska omkrets.

- b) Besiktning i syfte att kontrollera efterlevnaden av föreskrifterna i del III punkt f 3 om största tillåtna toleranser vid drift ska genomföras åtminstone vart sjätte år, även om en medlemsstat får föreskriva kortare intervall för besiktning av fordon som är registrerade på dess territorium. Vid sådana besiktningar ska installationsskylten bytas ut.

4. Uppmätning av fel

Uppmätning av fel vid installation och drift ska genomföras under följande förutsättningar, vilka ska anses utgöra standardiserade provningsförhållanden:

- Fordon utan last i körklart skick.
 - Däcktryck i enlighet med tillverkarens anvisningar.
 - Däckförslitning inom av lagen tillåtna gränsvärden.
 - Fordonets rörelse: fordonet ska, framdrivet av sin egen motor, röra sig framåt i rät linje och på jämnt underlag med en hastighet av 50 ± 5 km/tim. Förutsatt att provningen kan ske med jämförbar precision, får den även utföras i lämplig provbänk.
-

BILAGA II

TYPGODKÄNNANDEMÄRKE OCH TYPGODKÄNNANDEINTYG

I. TYPGODKÄNNANDEMÄRKE

1. Typgodkännandemärket ska bestå av följande:

- a) En rektangel, inom vilken bokstaven "e" ska vara inskriven, följd av en siffer- eller bokstavskod för det land som har utfärdat godkännandet, enligt följande:

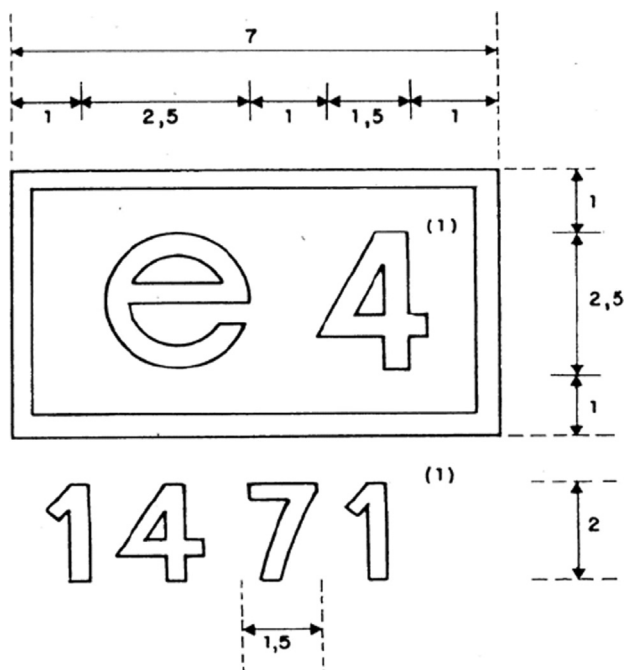
Belgien	6,
Bulgarien	34,
Tjeckien	8,
Danmark	18,
Tyskland	1,
Estland	29,
Irland	24,
Grekland	23,
Spanien	9,
Frankrike	2,
Kroatien	25,
Italien	3,
Cypern	CY,
Lettland	32,
Litauen	36,
Luxemburg	13,
Ungern	7,
Malta	MT,
Nederländerna	4,
Österrike	12,
Polen	20,
Portugal	21,
Rumänien	19,
Slovenien	26,
Slovakien	27,
Finland	17,
Sverige	5,
Förenade kungariket	11,

och

- b) En godkännandesiffra som motsvarar numret på det intyg om godkännande som utfärdats för färdskrivarens prototyp eller för diagrambladet eller för ett färdskrivarkorts nummer. Denna siffra ska vara placerad i rektangelns omedelbara närhet.

2. Typgodkännandemärket ska finnas på typskylten för varje färdskrivarutrustning och på varje diagramblad och på varje färdskrivarkort. Märket ska inte kunna utplånas och det ska alltid förbli tydligt läsbart.

3. Måtten på typgodkännandemärket nedan ⁽¹⁾ är i millimeter och är de minsta tillåtna. Förhållandena mellan måtten ska bibehållas.



⁽¹⁾ Sifferuppgifterna är endast vägledande.

II. TYPGODKÄNNANDEINTYG FÖR ANALOGA FÄRDSKRIVARE

En medlemsstat som har beviljat typgodkännande ska åt sökanden utfärda ett typgodkännandeintyg enligt nedan angivna mall. När en medlemsstat informerar andra medlemsstater om utfärdade typgodkännanden eller om eventuellt återkallade sådana, ska den använda kopior av detta intyg.

TYPGODKÄNNANDEINTYG

Namn på behörig myndighet:

Meddelande om ⁽¹⁾:

- godkännande av en typ av färdskrivare
- återkallelse av godkännande av en typ av färdskrivare
- godkännande av en typ av diagramblad
- återkallelse av godkännande av en typ av diagramblad

Typgodkännande nr:

1. Varumärke eller firmanamn
2. Namn på typ eller modell
3. Tillverkarens namn
4. Tillverkarens adress
5. Ansökan om godkännande inlämnad den
6. Provningsställe
7. Datum för och nummer på provningen/provningarna
8. Datum för godkännande
9. Datum för återkallelse av godkännande
10. Typ eller typer av färdskrivare i vilka diagrambladet är avsett att användas
11. Ort
12. Datum
13. Bifogade beskrivande handlingar
14. Anmärkningar (inbegripet plomberingarnas placering, i förekommande fall)

.....
(Underskrift)

⁽¹⁾ Stryk de alternativ som inte är tillämpliga.

III. TYPGODKÄNNANDEINTYG FÖR DIGITALA FÄRDSKRIVARE

En stat som har beviljat typgodkännande ska åt sökanden utfärda ett typgodkännandeintyg enligt nedan angivna mall. När en medlemsstat informerar andra medlemsstater om utfärdade typgodkännanden eller om eventuellt återkallade sådana, ska den använda kopior av detta intyg.

TYPGODKÄNNANDEINTYG FÖR DIGITALA FÄRDSKRIVARE

Namn på den behöriga myndigheten

Anmälan med avseende på ⁽¹⁾:

- ☐ typgodkännande av ☐ återkallelse av godkännande av
- ☐ färdskrivarmodell
 - ☐ färdskrivarkomponent ⁽²⁾
 - ☐ ett förarkort
 - ☐ ett verkstadskort
 - ☐ ett företagskort
 - ☐ ett kontrollkort

.....
Typgodkännande nr:

1. Tillverkningsmärke eller varumärke
2. Modellens namn
3. Tillverkarens namn
4. Tillverkarens adress
5. Ansökan om godkännande inlämnad för
6. Laboratorium/laboratorier
7. Provningsprotokollets datum och nummer
8. Datum för godkännande
9. Datum för återkallelse av godkännande
10. Färdskrivarmodell(er) som komponenten är avsedd att användas ihop med
11. Ort
12. Datum
13. Bifogade beskrivande handlingar
14. Anmärkningar

.....
(Underskrift)

⁽¹⁾ Kryssa för tillämplig ruta.

⁽²⁾ Ange vilken komponent anmälan avser.