



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 19.7.2011  
KOM(2011) 451 endelig

2011/0196 (COD)

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING**

**om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006**

(EØS-relevant tekst)

{SEK(2011) 947 endelig}

{SEK(2011) 948 endelig}

## **BEGRUNDELSE**

### **1. BAGGRUND FOR FORSLAGET**

#### **1.1. Begrundelse og formål**

Fartskrivere spiller en afgørende rolle for kontrollen med, at førere i vejtransporterhvervet overholder køre- og hviletidsbestemmelserne. De bidrager til at øge trafikikkerheden, forbedre førernes arbejdsvilkår og sikre loyal konkurrence mellem transportvirksomhederne. Et centralt aspekt af Kommissionens strategi går ud på at gøre fartskrivere mere omkostningseffektive med henblik på yderligere at integrere markedet for vejgodstransport og gøre vejtransport mere sikker, effektiv og konkurrencedygtig, således som det er skitseret i hvidbogen om transport af 28. marts 2011<sup>1</sup>.

EU har siden 1970 reguleret installation og anvendelse af fartskrivere. Den nugældende lovgivning om kontrolapparater er fastsat ved Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport<sup>2</sup>. Ved forordningen fastsættes tekniske standarder, og der fastsættes bestemmelser om anvendelse, typegodkendelse, installation og kontrol af fartskrivere. Der indføres en vifte af retlige forpligtelser for fabrikanter og myndigheder, men også for transportvirksomheder og førere. Denne forordning er allerede tilpasset til den tekniske udvikling ti gange med udvalgsproceduren.

På nuværende tidspunkt anvendes to fartskrivertyper af ca. 900 000 transportvirksomheder og 6 mio. førere. Foruden den digitale fartskriver, som blev indført for køretøjer, der er indregistreret efter den 1. maj 2006, har den analoge fartskriver været anvendt siden 1985 og anvendes fortsat i ældre køretøjer.

Vedlagte forslag tilsigter at ændre Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 med henblik på at forbedre fartskrivsystemet. Dette forslag ledsages af en meddelelse, som forelægges Europa-Parlamentet og Rådet sideløbende, og som skitserer de påkrævede øvrige foranstaltninger for at give det vedlagte forslags foranstaltninger fuld virkning eller supplere disse.

#### **1.2. Problematikken**

En betydelig andel af de køretøjer, som kontrolleres af politi eller kontrolmedarbejdere, afsløres i at overtræde sociale bestemmelser. Rundt regnet hver fjerde af disse afsløres i at overtræde bestemmelserne vedrørende fartskrivere. På et hvilket som helst tidspunkt kører adskillige tusinde tunge motorkøretøjer på det transeuropæiske net med en manipuleret fartskriver, eller med et ugyldigt kort. En manglende overholdelse af køre- og hviletidsbestemmelser resulterer i træthed hos førere, hvilket kan antages at øge de samfundsmæssige udgifter ved ulykker med 2,8 mia. EUR pr. år. Det giver også lovbyrderne en uretmæssig konkurrencefordel, hvilket påvirker det indre markeds funktion negativt og udsætter førerne for alvorlige sundhedsmæssige konsekvenser.

Det er muligt yderligere at forbedre den måde, hvorpå den (digitale) fartskriver støtter førernes arbejde og transportens effektivitet. Selvom indførelsen af den digitale fartskriver

---

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

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

allerede har mindsket den administrative byrde for de forskellige interessenter betydeligt, er de årlige omkostninger ved efterlevelsen på skønsmæssigt 2,7 mia. EUR stadig for høje.

Derfor tilstræbes det i forslaget at håndhæve de sociale bestemmelser bedre og mindske unødvendige administrative byrder, idet fartskrivernes tekniske aspekter udvikles, og effektiviteten øges.

### **1.3. Overensstemmelse med andre EU-politikker og -mål**

Forslaget ligger i tråd med politikken, som Kommissionen bekendtgjorde i sin hvidbog " En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem"<sup>3</sup>. Det nævnes udtrykkeligt som led i initiativ nr. 6 vedrørende vejgodstransport<sup>4</sup>.

Forslaget bidrager ligeledes til gennemførelsen af handlingsplanen vedrørende intelligente transportsystemer (ITS)<sup>5</sup> og direktiv 2010/40/EU om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer<sup>6</sup>.

I forslaget tages der også højde for Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder, bl.a. ret til respekt for privatliv og familieliv (artikel 7), ret til beskyttelse af personoplysninger (artikel 8), frihed til at oprette og drive egen virksomhed (artikel 16) legalitetsprincippet og princippet om proportionalitet mellem lovovertrædelse og straf (artikel 49) og ret til ikke at blive retsforfulgt eller straffet to gange for samme lovovertrædelse (artikel 50).

## **2. RESULTAT AF HØRINGER AF INTERESSENER OG KONSEKVENSANALYSE**

### **2.1. Høring af interesserede parter**

Kommissionen foretog en offentlig høring af interessenter fra december 2009 til marts 2010. Deltagelsen var relativt høj set i forhold til emnets tekniske karakter – 73 bidrag af gennemgående høj kvalitet blev modtaget fra forskellige interessenter.

De fleste interessenter ønskede at få den digitale fartskriver forbedret, men ikke udskiftet med en anden kontrolapparattype. Næsten alle interessenter fandt, at der er behov for harmoniserede krav for kontrolapparater på EU-niveau. Der blev udtrykt tilfredshed med typegodkendelsesprocessen for fartskrivere. Næsten alle interessenter erklærede også, at sikkerhedsniveauet bør fastholdes eller endog styrkes. Adskillige idéer fremkom og er efterfølgende undersøgt i konsekvensanalysen; idéerne skal mindske omkostningerne ved kontrolapparatet og/eller udnytte det bedre – f.eks. ved at integrere førerkortet i kørekortet.

---

<sup>3</sup> KOM(2011) 0144 endelig

<sup>4</sup> Se afsnit 1.1 " Et fælles europæisk transportområde" i hvidbogens bilag I, KOM(2011) 144 endelig.

<sup>5</sup> Meddelelse fra Kommissionen: Handlingsplan for udbygning af intelligente transportsystemer i Europa [KOM(2008) 886], indsatsområde 4.

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

## 2.2. Ekspertbistand

Kommissionen har været i løbende kontakt med medlemsstater og interessenter via det udvalg, der er nedsat ved Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 vedrørende alle spørgsmål om kontrolapparater. Udvalget træder normalt sammen en gang om året. Hovedinteressenterne deltager i dette udvalg som observatører. De omfatter kontrol- og politiorganisationer samt fabrikanter. Kommissionen har derudover taget en række initiativer, som danner grundlag for forslaget.

Kommissionen har medfinansieret en udstrakt to år lang høring, der sammenfører hovedinteressenterne<sup>7</sup>.

Det fælles forskningscenter (JRC) har vurderet den nuværende digitale fartskrivers sårbarhed og verificerbarhed. JRC aflagde også rapport til Kommissionen om tekniske scenarier for videreudviklingen af den digitale fartskriver.

Sektordialogudvalget for vejtransportsektoren blev hørt den 26. maj 2010. Den 8. juli 2010 nåede arbejdsmarkedets parter på europæisk plan til enighed om en fælles erklæring om revision af forordningen om den digitale fartskriver, og denne blev taget i betragtning under udarbejdelsen af dette forslag<sup>8</sup>.

Med henblik på at udarbejde konsekvensanalysen oprettede den eksterne kontrahent et ekspertpanel med deltagelse af vognmandssammenslutninger, vejtransportsektorens faglige organisationer, håndhævelses- og typegodkendelsesmyndigheder, kortudstedende myndigheder, køretøjsfabrikanter og fartskriverfabrikanter. Ekspertpanelet granskede de dokumenter, som kontrahenten havde udarbejdet, og deltog i en workshop, hvor kontrahentens udkast til endelig rapport blev gransket og drøftet.

## 2.3. Konsekvensanalyse

Høringerne af interessenter og eksperternes rapporter om emnet satte Kommissionen i stand til at udpege en bred vifte af enkeltforanstaltninger, som må forventes at løse de påpegede problemer. Efterfølgende er der foretaget en forhåndsscreening af mulige foranstaltninger.

Derefter er der opstillet pakker af politikker, som tilvejebringer anvendelige politiske løsningsmuligheder, hvormed målene opfyldes. Der er behov for pakker af politikker, fordi systemets troværdighed af hensyn til sikkerheden afhænger af sikkerheden i mange af systemets elementer, og fordi forskellige lovprocedurer er påkrævet (udvalgsprocedure og den fælles beslutningsprocedure). Pakkerne af politikker kan sammenfattes på følgende måde:

Den første pakke af politikker (PP1) indeholder tekniske foranstaltninger og tilsigter at forbedre den nuværende fartskriveranordning – den omfatter følgende foranstaltninger:

- Plombering af højere kvalitet
- Bedre brugergrænseflader
- Mere sikker krypteringsteknologi.

---

<sup>7</sup> SMART-undersøgelsen.

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

Den anden pakke af politikker (PP2) er også en pakke af tekniske foranstaltninger, men disse vil udbygge den digitale fartskrivers funktioner betydeligt og føre til i en ny type af digitale fartskrivere.

- Forbedrede fartskriverfunktioner (automatisk og manuel registrering)
- Trådløs kommunikation i forbindelse med vejkontrol
- Harmoniseret grænseflade i forhold til andre ITS-applikationer.

Den tredje pakke af politikker (PP3) indeholder kun ikke-tekniske foranstaltninger.

- Mere troværdige værksteder
- Svig med førerkort vanskeliggøres
- Bedre oplæring af kontrolmedarbejdere
- Et mindstemål for harmonisering af sanktioner
- Mere moderne anvendelsesbestemmelser.

Den fjerde pakke af politikker (PP4) er en kombination af tekniske og systemforbedrende foranstaltninger (PP2+PP3).

Ud fra et effektivitetssynspunkt er PP4 uden tvivl den mest attraktive pakke, fordi den indebærer den største potentielle grad af opfyldelse af de to specifikke mål. Men kohærensanalysen viser, at PP4 også indebærer den største afvejning af hensynet til de positive økonomiske og arbejdsmarkedsmæssige virkninger på den ene side og budgetvirkningerne for de offentlige myndigheder på den anden side. Målt på kohærens rangerer PP1 højest. Endelig er PP4 også den dyreste målt på de nødvendige investeringer, medens PP1 er den billigste og nemmeste at gennemføre, da den kan vedtages uden om de normale lovgivningsprocedurer.

Alle disse aspekter taget i betragtning overstiger de gavnlige virkninger af PP4 tilsyneladende langt dens omkostninger - i fraværet af en fuld costbenefitanalyse. Med PP4 vil den administrative byrde alene potentielt kunne mindskes med 515,5 mio. EUR, hvilket er væsentligt mere end de samlede omkostninger ved dens fulde gennemførelse. Derfor peger den gennemførte analyse på, at den fjerde pakke af politikker bør være det foretrukne alternativ.

### **3. FORSLAGETS JURIDISKE INDHOLD**

#### **3.1. Resumé af forslaget**

Ved forslaget til forordning indføres følgende vigtige ændringer:

- Fjernkommunikation fra fartskriveren til kontrolformål (artikel 5 i den kommende forordning om fartskrivere): denne foranstaltning vil give kontrolmyndighederne visse grundlæggende oplysninger angående overholdelsen, inden køretøjet standses med henblik på vejkontrol. Selskaber, der overholder bestemmelserne, vil undgå

unødvendig vejkontrol og kan derved få fordel af, at den administrative byrde mindskes yderligere.

- Integration af førerkortets funktioner i kørekortet (artikel 27 i den kommende forordning om fartskrivere): ved at integrere førerkortet i kørekortet øges systemets sikkerhed, fordi førerne vil være mindre tilbøjelige til at benytte deres kørekort på en svigagtig måde. Dette vil også bidrage betydeligt til at mindske den administrative byrde. Denne foranstaltning nødvendiggør mindre tilpasninger af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF af 20. december 2006 om kørekort. Det tilhørende forslag udarbejdes sideløbende med denne forordning. Kommissionen forelægger Europa-Parlamentet og Rådet dette forslag hurtigst muligt.
- Automatiseret registrering af den nøjagtige position via GNSS (artikel 4 i den kommende forordning om fartskrivere): denne bestemmelse vil give kontrolmyndigheder yderligere oplysninger med henblik på at kontrollere overholdelsen af de sociale bestemmelser. Anvendelsen af automatiseret registrering vil også bidrage til at mindske den administrative byrde.
- Sikring af, at den digitale fartskriver integreres i intelligente transportsystemer (ITS) (artikel 6 i den kommende forordning om fartskrivere): ved at forsyne fartskriveren med en harmoniseret og standardiseret grænseflade, vil andre ITS-applikationer have lettere adgang til de data, som den digitale fartskriver registrerer og frembringer.
- Styrkelse af værksteders troværdighed (kapitel IV og bl.a. artikel 19 i den kommende forordning om fartskrivere): ved at styrke de retlige rammer for værkstedsautorisationer, f.eks. med et system med jævnlige og uanmeldte audits og forebyggelse af interessekonflikter, styrkes værksteders troværdighed, og risikoen for svig og manipulation nedbringes.
- Mindstemål for harmonisering af sanktioner (artikel 37 i den kommende forordning om fartskrivere): dette mindstemål af harmonisering sikrer, at overtrædelser af fartskriverbestemmelser, der i EU-lovgivningen er klassificeret som "meget alvorlige overtrædelser"<sup>9</sup> og som "alvorligste overtrædelser"<sup>10</sup>, vil blive sanktioneret efter den nationale lovgivnings højeste sanktionskategori.
- Oplæring af kontrolmedarbejdere (artikel 35 i den kommende forordning om fartskrivere): ved forordningen pålægges medlemsstater at sørge for en passende oplæring af deres kontrolmedarbejdere med ansvar for kontrollen af kontrolapparatet.
- Anvendelsesområdet for forordning (EF) nr. 561/2006<sup>11</sup> (artikel 2): denne foranstaltning, der har til formål at fritage visse køretøjer fra pligten til at benytte

---

<sup>9</sup> Kommissionens direktiv 2009/5/EF af 30. januar 2009 om ændring af bilag III til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF om minimumsbetingelser for gennemførelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 med hensyn til sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed, EUT L 29 af 31.1.2009, s. 45-50.

<sup>10</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet og om ophævelse af Rådets direktiv 96/26/EF, EUT L 300 af 14.11.2009, s. 51.

<sup>11</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr.

fartskrivers, er blevet anbefalet af gruppen af højtstående uafhængige interesserede parter vedrørende administrative byrder med Dr. Edmund Stoiber som formand. Den vil bidrage til at mindske den administrative byrde for disse virksomheder, som overvejende består af SMV.

Revisionen af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 giver også lejlighed til at modernisere og strømline teksterne, eksempelvis ved at skabe klare definitioner (artikel 2 i den kommende forordning om fartskrivere), eksperters arbejde effektiviseres ved at inddrage eksperter fra tredjelande, som benytter digitale fartskrivere (artikel 41 i den kommende forordning om fartskrivere), og indsætte en direkte henvisning til lovgivningen om databeskyttelse (artikel 34 i den kommende forordning om fartskrivere).

### **3.2. Retsgrundlag**

Retsgrundlaget for dette forslag er det samme som retsgrundlaget for Rådets eksisterende forordning (EØF) nr. 3981/85, dvs. artikel 91 i TEUF.

### **3.3. Subsidiaritetsprincippet**

Subsidiaritetsprincippet finder anvendelse, idet forslaget ikke hører ind under EU's enekompetence.

Forslagets mål kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne af følgende grunde. Vejtransport foregår i stadig højere grad på tværs af landegrænser. Den internationale vejgodstransport udgjorde ca. en tredjedel (eller 612 mia. tonkilometer) af den samlede vejgodstransport i EU i 2006. De sociale bestemmelser er harmoniseret på EU-niveau i kraft af forordning (EF) nr. 561/2006, og verifikationen af, at denne lovgivning overholdes, forudsætter, at kontrolapparater er interoperable mellem medlemsstater. På baggrund af vejgodstransportens stadig mere tværnationale karakter i EU og harmoniseringen af de sociale bestemmelser, ville det virke mod hensigten at vende tilbage til at regulere kontrolapparater på nationalt niveau.

### **3.4. Proportionalitetsprincippet**

Forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet af følgende grunde.

Forslagets overordnede mål går ud på at forbedre fartskrivernes nyttevirkning og effektivitet. De foreslåede foranstaltninger står i et rimeligt forhold til opfyldelsen af disse mål, fordi de medfører en mindsket administrativ byrde og færre omkostninger ved føreres, virksomheders og kontrolorganers anvendelse af fartskrivere. De går ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at opfylde målene.

### **3.5. Reguleringsmiddel**

Forslaget ændrer en forordning, og det valgte instrument er derfor også en forordning. Det foreslås indtil videre kun at revidere artiklerne i Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og ikke de tilhørende tekniske bilag. Efter vedtagelsen af denne ændringsforordning vil retsakten og tilhørende bilag blive konsolideret i kraft af en kodificering.

---

3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85, EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1.

### **3.6. Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde**

Den foreslåede retsakt er af relevans for EØS og bør derfor omfatte hele Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde.

### **4. VIRKNING FOR BUDGETTET**

Forordningen medfører ingen medudgifter for EU-budgettet.

### **5. FORENKLING**

Dette initiativ bidrager til opfyldelsen af målet om forenkling. Det ligger inden for rammerne af handlingsprogrammet for reduktion af administrative byrder i Den Europæiske Union og følger op på forslag, som støttes af gruppen af højtstående uafhængige interesserede parter vedrørende administrative byrder med Dr. Edmund Stoiber som formand. Derfor åbner forslaget mulighed for nationale fritagelser af visse virksomheder fra pligten til at benytte fartskriver for afstande under 100 km, således som Kommissionen bekendtgjorde i sin meddelelse "Handlingsprogram for reduktion af administrative byrder i EU - planer for reduktion af byrder i sektorer samt aktioner i 2009"<sup>12</sup>.

---

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



Forslag til

## EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

**om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006**

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -  
under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91,  
under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,  
efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,  
under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>13</sup>,  
under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget<sup>14</sup>,  
efter høring af Den Europæiske Tilsynsførende for Databeskyttelse,  
efter den almindelige lovgivningsprocedure og  
ud fra følgende betragtninger:

- (1) Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport<sup>15</sup> indeholder forskrifter for konstruktion, installering, brug og afprøvning af kontrolapparater. Der er ved flere lejligheder foretaget betydelige ændringer heraf, og i klarhedens interesse bør de væsentligste bestemmelser derfor forenkles og omstruktureres.
- (2) Erfaringerne viser, at visse tekniske aspekter og kontrolprocedurer bør forbedres af hensyn til en effektiv anvendelse af forordning (EØF) nr. 3821/85.
- (3) Visse køretøjer er undtaget fra bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr.

---

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

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

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

3820/85<sup>16</sup>. Af hensyn til sammenhængen bør det også være muligt at fritage sådanne køretøjer fra anvendelsesområdet for forordning (EØF) nr. 3821/85.

- (4) Af hensyn til sammenhængen mellem de forskellige undtagelser i artikel 13 i forordning (EF) nr. 561/2006 og med henblik på at mindske transportvirksomheders administrative byrder bør de maksimalt tilladte køreafstande i artikel 13, litra d), f) og p), revideres, samtidig med at den nævnte forordnings mål iagttages.
- (5) Registreringen af positionsdata letter krydsrevisionen af køre- og hviletider med henblik på at afsløre uregelmæssigheder og svig. Anvendelsen af et kontrolapparat forbundet med et globalt satellitnavigationssystem er et egnet og omkostningseffektivt middel til automatisk at registrere disse data til støtte for kontrolmedarbejderes kontroller og bør derfor indføres.
- (6) Ifølge Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF af 15. marts 2006 om minimumsbetingelser for gennemførelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 med hensyn til sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed og om ophævelse af Rådets direktiv 88/599/EØF<sup>17</sup> forpligtes medlemsstaterne til at udføre et mindsteantal vejkontroller. Fjernkommunikation mellem kontrolapparater og kontrolmyndigheder med henblik på vejkontrol letter gennemførelsen af målrettede vejkontroller og åbner mulighed for at mindske den administrative byrde, som påføres ved stikprøvekontroller af transportvirksomheder, og bør derfor indføres.
- (7) Intelligente transportsystemer (ITS) kan bidrage til at imødegå de udfordringer, som den europæiske transportpolitik står over for, f.eks. stigende vejtransportvolumen og trafikale overbelastninger eller voksende energiforbrug. Der bør derfor tilvejebringes standardiserede grænseflader i kontrolapparater, så der sikres interoperabilitet i forhold til ITS-applikationer.
- (8) Kontrolapparatets og –systemets sikkerhed er afgørende for at garantere, at der frembringes troværdige data. Fabrikkerne bør derfor konstruere, afprøve og løbende granske kontrolapparater i deres samlede levetidscyklus for at afsløre, forebygge og afbøde sikkerhedsmangler.
- (9) Praktisk afprøvning af endnu ikke typegodkendte kontrolapparater åbner mulighed for at afprøve udstyr i det virkelige liv, inden det indføres i stor skala, og derigennem gøres det muligt at foretage forbedringer hurtigere. Praktisk afprøvning bør derfor tillades på den betingelse, at deltagelsen i sådan afprøvning og overholdelsen af forordning (EF) nr. 561/2005 overvåges og kontrolleres på passende vis.
- (10) Installatører og værksteder spiller en vigtig rolle med hensyn til kontrolapparatets sikkerhed. Der bør derfor fastsættes nogle mindstekrav angående autorisation og audit af disse, og det bør sikres, at interessekonflikter mellem værksteder og transportvirksomheder forebygges.

---

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

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

- (11) Der bør oprettes nationale elektroniske registre og træffes foranstaltninger for at sammenkoble disse registre indbyrdes med henblik på at sikre en mere effektiv granskning og kontrol af førerkort og lette kontrolmedarbejdernes opgaver.
- (12) Da der er mindre sandsynlighed for, at kørekort benyttes til svig og misbrug, end det er tilfældet med førerkort, vil kontrolapparatsystemet blive mere pålideligt og effektivt, hvis førerkort fremover inkorporeres i kørekort. Denne fremgangsmåde vil også mindske den administrative byrde for førere, som ikke længere vil skulle ansøge om, modtage og medbringe to forskellige dokumenter. Det bør derfor overvejes at foretage en sådan ændring af direktiv 2006/126/EF.
- (13) For at mindske den administrative byrde for førere og transportvirksomheder bør det tydeliggøres, at der ikke er behov for skriftligt bevis for daglige eller ugentlige hvileperioder. Til kontrolformål bør perioder, for hvilke der ikke er registreret aktivitet for føreren, anses for hvileperioder.
- (14) Kontrolmedarbejdere må imødesee konstante udfordringer som følge af ændringer af kontrolapparater og nye manipulationsteknikker. Der bør vedtages en fælles metode med henblik på grunduddannelse og efteruddannelse af kontrolmedarbejdere for at sikre en mere effektiv kontrol og forbedre harmoniseringen af kontroltiltag i hele Unionen.
- (15) Kontrolapparatets dataregistrering og udviklingen af teknologier til registrering af positionsdata, fjernkommunikation og grænsefladen med intelligente transport-systemer vil medføre behandling af personoplysninger. EU's retsfor skrifter om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger, særlig Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 95/46/EF af 24. oktober 1995 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger<sup>18</sup> og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/58/EF af 12. juli 2002 om behandling af personoplysninger og beskyttelse af privatlivets fred i den elektroniske kommunikationssektor<sup>19</sup>, bør overholdes.
- (16) For at sikre loyale konkurrencevilkår på det indre vejtransportmarked og sende et klart signal til førere og transportvirksomheder bør medlemsstaternes højeste sanktions-kategori pålægges for "meget alvorlige" overtrædelser (jf. Kommissionens direktiv 2009/5/EF af 30. januar 2009 om ændring af bilag III til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF om minimumsbetingelser for gennemførelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 med hensyn til sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed<sup>20</sup>), dog med forbehold af subsidiaritetsprincippet.
- (17) I kraft af tilpasningerne af den europæiske overenskomst om det arbejde, der udføres af det medfølgende personale i international transport ad landevej, som blev undertegnet i Geneve den 1. juli 1970 – med de tilhørende seks ændringer – og som er deponeret hos De Forenede Nationers generalsekretær (AETR), er anvendelsen af det kontrolapparat, der er nævnt i bilag I B, gjort obligatorisk for køretøjer, som er

---

<sup>18</sup> EFT L 281 af 23.11.1995, s. 31-50.

<sup>19</sup> EFT L 201 af 31.7.2002, s. 37-47.

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

indregistreret i tilgrænsende tredjelande. Da disse lande direkte berøres af ændringer af kontrolapparatet, som indføres ved denne forordning, bør de kunne deltage i dialogen om tekniske spørgsmål. Derfor bør der nedsættes et fartskriverforum.

- (18) For at afspejle den tekniske udvikling bør Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, for så vidt angår tilpasninger af bilag I, I B og II til den tekniske udvikling og supplerung af bilag I B med de tekniske specifikationer, der kræves til en automatisk registrering af positionsdata, til at indføre fjernkommunikation og til at sikre en grænseflade med intelligente transportsystemer. Det er særlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører hensigtsmæssige høringer under sit forberedende arbejde, herunder også på ekspertniveau. Kommissionen bør i forbindelse med forberedelsen og udarbejdelsen af delegerede retsakter sørge for, at der samtidig og rettidigt sendes relevante dokumenter til Europa-Parlamentet og Rådet.
- (19) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning i henseende til praktisk afprøvning, elektronisk informationsudveksling på førerkort mellem medlemsstater og oplæring af kontrolmedarbejdere bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser<sup>21</sup>.
- (20) Rådgivningsproceduren bør benyttes ved vedtagelsen af procedurerne for udførelse af praktisk afprøvning og de formularer, der anvendes til overvågningen af denne afprøvning, samt metoden, som benyttes ved kontrolmedarbejders grund- og efteruddannelse.
- (21) Undersøgelsesproceduren bør anvendes til at vedtage specifikationerne til den elektroniske informationsudveksling på førerkort mellem medlemsstater.
- (22) Forordning (EØF) nr. 3821/85 bør ændres i overensstemmelse hermed –

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

#### *Artikel 1*

I Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 foretages følgende ændringer:

1) Artikel 1 til 21 erstattes af følgende artikler:

---

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

# "KAPITEL I

## Principper og anvendelsesområde

### *Artikel 1*

#### *Genstand og principper*

Ved denne forordning fastsættes krav til konstruktion, installering, brug og afprøvning af kontrolapparater, som anvendes i vejtransport med henblik på at kontrollere overholdelsen af forordning (EF) nr. 561/2009, direktiv 2002/15/EF<sup>22</sup> og direktiv 92/6/EØF<sup>23</sup>.

Kontrolapparatet skal opfylde denne forordnings krav for så vidt angår konstruktion, installering, brug og afprøvning.

### *Artikel 2*

#### *Definitioner*

1. Definitionerne i artikel 4 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 finder anvendelse med henblik på gennemførelsen af denne forordning.
2. Foruden definitionerne i stk. 1 forstås i denne forordning ved:
  - a) "kontrolapparat": alt udstyr, der er bestemt til installering i motorkøretøjer for hel- eller halvautomatisk at vise, registrere, udskrive, lagre og udlæse oplysninger om sådanne køretøjers kørsel og om nærmere bestemte perioder af førernes arbejdstid
  - b) "køretøjsenhed": kontrolapparatet bortset fra bevægelsesføleren og de kabler, hvormed bevægelsesføleren tilsluttes. Køretøjsenheden kan enten være en enkelt enhed eller flere enheder, som er fordelt i køretøjet, forudsat at den opfylder sikkerhedsforskrifterne i denne forordning
  - c) "bevægelsesføler": en del af kontrolapparatet, som afgiver et signal, som repræsenterer kørehastighed og/eller tilbagelagt afstand
  - d) "fartskriverkort": et chipkort til anvendelse i kontrolapparatet, som giver kontrolapparatet mulighed for at fastlægge kortindehaverens rolle samt at overføre og lagre data
  - e) "diagramark": et til varig optegnelse af oplysninger beregnet ark, som indlægges i kontrolapparatet, jf. bilag I, og på hvilket apparatets skriveanordning fortløbende optegner diagrammer over de oplysninger, der skal registreres

---

<sup>22</sup> EFT L 80 af 23.3.2002, s. 35-39.

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

- f) "førerkort": et fartskriverkort, som medlemsstatens myndigheder udsteder til en bestemt fører, og som identificerer føreren og giver mulighed for at lagre aktivitetsdata for føreren
- g) "kontrolkort": et fartskriverkort, som en medlemsstats myndigheder udsteder til en national kompetent kontrolmyndighed, som identificerer kontrolorganet og eventuelt kontrolmedarbejderen, og som giver adgang til de data, der er lagret i datalageret eller i førerkortene, med henblik på læsning, udskrift og/eller dataoverførsel
- h) "virksomhedskort": et fartskriverkort, som medlemsstatens myndigheder udsteder til ejeren eller indehaveren af køretøjer monteret med kontrolapparat, som identificerer ejeren eller indehaveren og giver mulighed for at vise, overføre og udskrive data, der er lagret i kontrolapparatet, som denne ejer eller indehaver har låst
- i) "værkstedskort": et fartskriverkort, som medlemsstatens myndigheder udsteder til en fabrikant af kontrolapparater, en installatør, en køretøjsfabrikant eller et værksted, som er godkendt af samme medlemsstat, som identificerer kortindehaveren og giver mulighed for prøvning, kalibrering og/eller dataoverførsel på kontrolapparatet
- j) "daglig arbejdsperiode": tidsperiode, som omfatter køretid, alle øvrige arbejdstider eller rådighedsperioder, afbrydelser i arbejdet og hviletid, der ikke overstiger ni timer.

### *Artikel 3 Anvendelsesområde*

1. Kontroludstyr skal installeres og anvendes i køretøjer, som er indregistreret i en medlemsstat, og som anvendes til vejtransport af personer eller gods, der henhører under anvendelsesområdet i forordning (EF) nr. 561/2006.
2. Medlemsstaterne kan fra anvendelsen af denne forordning undtage køretøjer, der er omhandlet i artikel 13, stk. 1 og stk. 3, i forordning (EF) nr. 561/2006.
3. Medlemsstaterne kan med Kommissionens godkendelse fra anvendelsen af denne forordning undtage køretøjer, der anvendes til de transportopgaver, der er omhandlet i artikel 14, stk. 1, i forordning (EF) nr. 561/2006.

Medlemsstaterne kan fra anvendelsen af denne forordning undtage køretøjer, der anvendes til de transportopgaver, der er omhandlet i artikel 14, stk. 2, i forordning (EF) nr. 561/2006; de underretter straks Kommissionen herom.

4. Medlemsstater kan for indenlandsk transport stille krav om, at der installeres og benyttes kontrolapparater i overensstemmelse med denne forordning i ethvert køretøj, i hvilket installering og benyttelse ikke er foreskrevet i stk. 1.

## KAPITEL II

### Intelligente kontrolapparater

#### *Artikel 4*

#### *Registrering af positionsdata*

Positionsdata skal registreres, så den daglige arbejdsperiodes afgang- og ankomststed kan bestemmes. Til dette formål skal køretøjer, som tages i brug for første gang [48 måneder efter nærværende forordnings ikrafttræden], have kontrolapparater monteret, der er tilsluttet et globalt satellitnavigationssystem.

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 39 angående supplerung af bilag I B med de udførlige tekniske specifikationer, der kræves for at bearbejde de positionsdata, som kontrolapparatet modtager fra satellitnavigationssystemet.

#### *Artikel 5*

#### *Fjernkommunikation med kontrolformål for øje*

1. For at gøre det lettere for de kompetente kontrolmyndigheder at foretage målrettede vejkontroller skal kontrolapparater, der monteres i køretøjer, som tages i brug for første gang [48 måneder efter nærværende forordnings ikrafttræden], kunne kommunikere med disse myndigheder, medens køretøjet er i bevægelse.
2. Kommunikationen med kontrolapparatet etableres udelukkende, når kontrolmyndighedernes udstyr anmoder herom. Det skal sikres således, at integriteten og ægtheden af data fra registreringen og kontrolapparatet garanteres.
3. Data, som udveksles i forbindelse med denne kommunikation, begrænses til de data, der er nødvendige af hensyn til den målrettede vejkontrol. Data om førerens identitet, dennes aktiviteter samt hastigheden må ikke kommunikeres.
4. De udvekslede data må udelukkende benyttes til kontrol af overholdelsen af nærværende forordning og forordning (EF) nr. 561/2006. De må ikke videregives til andre enheder end kontrolmyndigheder.
5. Dataene må kun lagres af kontrolmyndighederne, så længe vejkontrollen varer, og de skal slettes senest to timer efter, at vejkontrollen er afsluttet.
6. Ejeren eller indehaveren af køretøjet skal være ansvarlig for at oplyse føreren om, at fjernkommunikation er mulig.
7. Den kompetente kontrolmyndighed kan på baggrund af de udvekslede data beslutte at kontrollere køretøjet og kontrolapparatet.
8. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 39 angående supplerung af bilag I B med de udførlige

tekniske specifikationer, der kræves for at muliggøre fjernkommunikation mellem kontrolapparatet og de kompetente kontrolmyndigheder, jf. nærværende artikel.

#### *Artikel 6* *Intelligente transportsystemer*

1. Det i bilag I B omhandlede kontrolapparat skal være interoperabelt med ITS-applikationer, jf. artikel 4 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer<sup>24</sup>.
2. Med stk. 1 for øje skal køretøjer, som tages i brug for første gang [48 måneder efter nærværende forordnings ikrafttræden], have kontrolapparater monteret, der er udstyret med en harmoniseret grænseflade, hvormed de registrerede eller frembragte data kan benyttes til ITS-applikationer.
3. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 39 angående supplerende af bilag I B med specifikationer for grænseflade, adgangsrettigheder og fortegnelsen over de data, der kan opnås adgang til.

### **KAPITEL III**

## **Typegodkendelse**

#### *Artikel 7* *Ansøgninger*

1. Fabrikanten eller deres agenter skal forelægge en ansøgning om EU-typegodkendelse af køretøjsenheder, bevægelsesfølere, modeller af diagramark eller fartskriverkort hos de typegodkendelsesmyndigheder, som hver medlemsstat udpeger til dette formål.
2. Medlemsstaterne skal meddele Kommissionen navn og kontaktoplysninger på de myndigheder, som udpeges efter stk. 1. Kommissionen skal offentliggøre fortegnelsen over udpegede typegodkendelsesmyndigheder på sit websted.
3. En ansøgning om typegodkendelse skal ledsages af de relevante specifikationer og certifikater, der er omhandlet i afsnit VIII i bilag I B. Kommissionen skal udnævne uafhængige evalueringsekspertter, som vil udstede sikkerhedscertifikatet.
4. For enhver type af køretøjsenheder, bevægelsesfølere, modeller af diagramark eller fartskriverkort må denne ansøgning kun fremsættes over for én medlemsstat.

---

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



*Artikel 8*  
*Meddelelse af typegodkendelse*

Hver medlemsstat meddeler EU-typegodkendelse for alle typer af køretøjsenheder, bevægelsesfølere, modeller af diagramark eller fartskriverkort, hvis disse svarer til forskrifterne i bilag I eller I B, og hvis medlemsstaten har mulighed for at kontrollere, at produktionen er i overensstemmelse med den godkendte type.

Ved ændringer af eller tilføjelser til en godkendt model skal der meddeles en supplerende EU-typegodkendelse af den medlemsstat, som har meddelt den oprindelige EU-typegodkendelse.

*Artikel 9*  
*Typegodkendelsesmærke*

Medlemsstaterne tildeler ansøgeren et EU-typegodkendelsesmærke svarende til modellen i bilag II for hver type af køretøjsenheder, bevægelsesfølere, modeller af diagramark eller fartskriverkort, de godkender i henhold til artikel 8.

*Artikel 10*  
*Godkendelse eller afslag*

De kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor ansøgningen om typegodkendelse er indgivet, skal for hver type af køretøjsenheder, bevægelsesfølere, modeller af diagramark eller fartskriverkort, de godkender, inden en måned sende en kopi af godkendelsesattesten ledsaget af kopier af de relevante specifikationer til de andre medlemsstaters myndigheder.

Godkender de kompetente myndigheder ikke ansøgningen om typegodkendelse, skal de underrette de øvrige medlemsstaters myndigheder om, at godkendelsen er afslået, og de skal meddele begrundelsen for deres afgørelse.

*Artikel 11*  
*Udstyrs overensstemmelse med typegodkendelsen*

1. Konstaterer en medlemsstat, som har meddelt en EU-typegodkendelse i henhold til artikel 8, at køretøjsenheder, bevægelsesfølere, diagramark eller fartskriverkort med det tildelte EU-typegodkendelsesmærke ikke svarer til den godkendte model, træffer den de nødvendige foranstaltninger til at sikre produktionens overensstemmelse med den godkendte model. Disse foranstaltninger kan i givet fald omfatte tilbagekaldelse af EU-typegodkendelsen.
2. En medlemsstat, der har meddelt en EU-typegodkendelse, skal tilbagekalde denne, såfremt de køretøjsenheder, bevægelsesfølere, diagramark eller fartskriverkort, for hvilke der er meddelt typegodkendelse, må anses for ikke at være i overensstemmelse med denne forordning eller ved anvendelsen udviser en fejl af generel karakter, der gør dem uegnet til deres formål.
3. Underrettes en medlemsstat, der har meddelt en EU-typegodkendelse, af en anden medlemsstat om, at der foreligger et af de i stk. 1 eller 2 nævnte forhold, træffer den

efter samråd med denne stat de i disse stykker omhandlede foranstaltninger med forbehold af stk. 5.

4. Den medlemsstat, der har konstateret et af de i stk. 2 nævnte forhold, kan indtil videre forbyde, at de pågældende køretøjsenheder, bevægelsesfølere, diagramark eller fartskriverskort forhandles eller tages i brug. Det samme gælder i de i stk. 1 omhandlede tilfælde for køretøjsenheder, bevægelsesfølere, diagramark eller fartskriverskort, for hvilke der ikke kræves nogen EU-førstegangskontrol, når fabrikanten efter en påmindelse herom ikke har tilvejebragt overensstemmelse med den godkendte model eller med kravene i denne forordning.

Under alle omstændigheder giver medlemsstaternes kompetente myndigheder inden en måned hinanden og Kommissionen meddelelse om tilbagekaldelse af en EU-typegodkendelse eller om andre foranstaltninger, der er truffet i overensstemmelse med stk. 1, 2 og 3, samt om de grunde, der berettiger til disse foranstaltninger.

5. Bestrider den medlemsstat, der har meddelt en EU-typegodkendelse, at de i stk. 1 og 2 omhandlede forhold, hvorom den er blevet underrettet, er til stede, bestræber de interesserede medlemsstater sig på at bilægge uoverensstemmelsen, og Kommissionen holdes underrettet.

Såfremt forhandlingerne mellem medlemsstaterne ikke har ført til enighed inden for en frist af fire måneder efter den i stk. 3 omhandlede meddelelse, vedtager Kommissionen efter høring af eksperter fra samtlige medlemsstater og efter at have behandlet alle relevante faktorer, f.eks. økonomiske og tekniske, inden for en frist på seks måneder efter udløbet af denne firemånedersperiode en afgørelse, der notificeres for de berørte medlemsstaters vedkommende og samtidig meddeles de øvrige medlemsstater. Kommissionen fastsætter i hvert enkelt tilfælde fristen for iværksættelse af afgørelsen.

#### *Artikel 12*

##### *Godkendelse af diagramark*

1. En ansøger om EU-typegodkendelse af en model til diagramark skal i ansøgningen præcisere, i hvilken eller i hvilke kontrolapparatmodeller som omhandlet i bilag I dette diagramark skal finde anvendelse, og skal til afprøvning af diagramarket levere et egnet apparat af den eller de pågældende typer.
2. Hver medlemsstats kompetente myndigheder angiver på typegodkendelsesdokumentet for modellen af diagramarket, i hvilket eller i hvilke kontrolapparater som omhandlet i bilag I denne model af diagramark kan anvendes.

#### *Artikel 13*

##### *Begrundelse af afgørelser om afslag*

Enhver afgørelse i henhold til denne forordning, hvorved en typegodkendelse for en type af køretøjsenheder, bevægelsesfølere, diagramark eller fartskriverskort afslås eller tilbagekaldes, skal nøje begrundes. Afgørelsen skal meddeles den berørte part med angivelse af de retsmidler, der består efter medlemsstaternes lovgivninger, og af fristerne for anvendelse af disse retsmidler.

*Artikel 14*  
*Anerkendelse af typegodkendte kontrolapparater*

Medlemsstaterne kan ikke afslå indregistrering eller forbyde ibrugtagning eller anvendelse af køretøjer, der har kontrolapparatet monteret, med den begrundelse, at køretøjet har dette udstyr installeret, hvis apparatet er forsynet med det i artikel 9 nævnte EU-typegodkendelsesmærke og med den i artikel 17, stk. 4, nævnte installationsplade.

*Artikel 15*  
*Sikkerhed*

1. Fabrikanter skal konstruere, afprøve og løbende efterkontrollere køretøjsenheder, bevægelsesfølere og fartskriverskort, som de producerer, for at afsløre svagheder i alle faser af produktets levetidscyklus og forebygge eller afbøde et muligt misbrug.
2. Til dette formål skal fabrikanterne forelægge hensigtsmæssig dokumentation for den uafhængige evalueringseksperter, der er nævnt i artikel 7, stk. 3, med henblik på en analyse af svagheder.
3. De uafhængige evalueringseksperter skal forsøge at trænge ind i køretøjsenheder, bevægelsesfølere og fartskriverskort for at bekræfte, at kendte svagheder ikke kan misbruges af individer, som er i besiddelse af offentligt tilgængelig viden.

*Artikel 16*  
*Praktisk afprøvning*

1. Medlemsstaterne kan tillade praktisk afprøvning af kontrolapparater, som endnu ikke er typegodkendt. Medlemsstaterne skal gensidigt anerkende tilladelser til praktisk afprøvning, som tildeles af en medlemsstat.
2. Førere og transportvirksomheder, der deltager i en praktisk afprøvning, skal opfylde kravene i forordning (EF) nr. 561/2006. Førerne skal følge proceduren i artikel 31, stk. 2, med henblik på at dokumentere overholdelsen.
3. Kommissionen kan vedtage gennemførelsesretsakter for at fastsætte procedurer for udførelsen af praktisk afprøvning og de formularer, der skal benyttes for at overvåge denne praktiske afprøvning. Disse gennemførelsesretsakter vedtages i overensstemmelse med rådgivningsproceduren i artikel 40, stk. 2.

## KAPITEL IV

### Installering og kontrol

#### *Artikel 17*

#### *Installering og reparation*

1. Installering og reparationer af kontrolapparatet må kun foretages af installatører eller værksteder, som er autoriseret hertil af medlemsstaternes kompetente myndigheder i overensstemmelse med artikel 19.
2. Installatører eller værksteder skal plumbere kontrolapparatet efter at have verificeret, at det fungerer korrekt, bl.a. at ingen manipulerende anordninger kan forvanske eller ændre de registrerede data.
3. Den autoriserede installatør eller det autoriserede værksted forsyner de gennemførte plomberinger med et særligt mærke og indlæser desuden for de kontrolapparater, der er omhandlet i bilag I B, de elektroniske sikkerhedsdata, som gør det muligt at kontrollere deres rigtighed. Hver medlemsstats kompetente myndigheder fører en fortegnelse over de anvendte mærker og elektroniske sikkerhedsdata samt udstedte værksteds- og installatørautorisationskort.
4. Den installationsplade, som er påsat i overensstemmelse med bilag I og I B, er bevis for, at installeringen af kontrolapparatet er sket i overensstemmelse med denne forordnings forskrifter.
5. Enhver plombering må kun fjernes af de i stk. 1 omtalte installatører eller værksteder, som er autoriseret hertil af de kompetente myndigheder, eller af kontrolmedarbejdere, eller under de vilkår, der er beskrevet i bilag I, afsnit V, punkt 4, eller bilag I B, afsnit V, punkt 3, til denne forordning.

#### *Artikel 18*

#### *Kontrol af kontrolapparatet*

Kontrolapparatet underkastes regelmæssig kontrol på autoriserede værksteder. Rutinekontrol gennemføres mindst hvert andet år.

Værksteder skal udarbejde en kontrolrapport i de tilfælde, hvor uregelmæssigheder i kontrolapparatets funktion måtte afhjælpes, uanset om dette følger af en periodisk kontrol eller foretages på anmodning af den nationale kompetente myndighed. Værksteder fører en fortegnelse over alle udarbejdede kontrolrapporter.

Værkstederne skal opbevare kontrolrapporter i mindst to år efter det tidspunkt, hvor rapporten blev udfærdiget. Når den kompetente myndighed anmoder derom, skal værksteder stille rapporter over udførte kontroller og kalibreringer i denne periode til rådighed.

*Artikel 19*  
*Autorisation af installatører og værksteder*

1. Medlemsstaterne autoriserer, kontrollerer regelmæssigt og certificerer de installatører og værksteder, der må udføre installation, eftersyn, kontrol og reparation af kontrolapparatet.
2. Medlemsstaterne skal sikre, at installatører og værksteder er kompetente og pålidelige. De fastsætter og offentliggør til dette formål et sæt klare nationale procedurer og sikrer, at følgende mindstekrav opfyldes:
  - a) personalet er oplært
  - b) det udstyr, som er nødvendigt for at udføre de relevante test og opgaver, forefindes
  - c) installatører og værksteder opfylder vandelskravet.
3. Der foretages revision hos installatører og værksteder på følgende måde:
  - a) Autoriserede installatørers eller værksteders procedurer for håndtering af kontrolapparatet revideres hvert år. Revisionen skal bl.a. målrettes mod de trufne sikkerhedsforholdsregler og håndteringen af værkstedskort.
  - b) Der skal også foretages uanmeldte tekniske revisioner hos autoriserede installatører eller værksteder for at kontrollere de udførte kalibreringer og installationer. Denne kontrol skal hvert år omfatte mindst 10 % af de autoriserede værksteder.
4. Medlemsstaterne skal træffe egnede foranstaltninger for at forebygge interessekonflikter mellem installatører eller værksteder og vejtransportvirksomheder. Hvis en transportvirksomhed også arbejder som autoriseret installatør eller værksted, må virksomheden ikke installere og kalibrere kontrolapparater i egne køretøjer.
5. Medlemsstaternes kompetente myndigheder meddeler Kommissionen fortegnelsen over autoriserede installatører og værksteder samt de kort, der er udstedt til disse, og en kopi af de relevante mærker og nødvendige oplysninger vedrørende de anvendte elektroniske sikkerhedsdata. Kommissionen skal offentliggøre fortegnelsen over udpegede autoriserede installatører og værksteder på sit websted.
6. Medlemsstaterne kan midlertidigt eller definitivt tilbagekalde autorisationen fra installatører og værksteder, som ikke opfylder deres forpligtelser i medfør af denne forordning.

*Artikel 20*  
*Værkstedskort*

1. Værkstedskort kan have administrativ gyldighed i højst et år.
2. Hvis et værkstedskort skal fornyes, eller det beskadiges, bliver uanvendeligt, bortkommer eller stjæles, udsteder myndigheden et erstatningskort senest fem

arbejdsdage efter at have modtaget en udførligt begrundet anmodning herom. Den kortudstedende myndighed fører en fortegnelse over bortkomne, stjålne og defekte kort.

3. Hvis en medlemsstat tilbagekalder autorisationen fra installatører og værksteder, jf. artikel 19, tilbagekalder den også de værkstedskort, der er udstedt til disse.
4. Medlemsstaterne træffer alle nødvendige foranstaltninger for at forebygge forfalskning af de værkstedskort, der udstedes til autoriserede installatører og værksteder.

## KAPITEL V

### Førerkort

#### *Artikel 21*

#### *Udstedelse af førerkort*

1. Førerkort skal udstedes på førerens anmodning af den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor føreren har sin sædvanlige bopæl. Det skal udstedes senest en måned efter, at den kompetente myndighed har modtaget anmodningen.
2. I denne artikel forstås ved "sædvanlig bopæl" det sted, hvor en person sædvanligvis bor, det vil sige mindst 185 dage pr. kalenderår, på grund af et privat og erhvervsmæssigt tilhørsforhold eller — hvis der er tale om en person uden erhvervsmæssigt tilhørsforhold — på grund af et privat tilhørsforhold med snævre bånd mellem personen og det sted, hvor vedkommende bor; en person, som har erhvervsmæssigt og privat tilhørsforhold til forskellige steder, og som derfor er nødsaget til skiftevis at tage ophold på forskellige steder i to eller flere medlemsstater, anses dog for at have sædvanlig bopæl på stedet for det private tilhørsforhold på betingelse af, at den pågældende regelmæssigt vender tilbage hertil. Denne sidste betingelse kræves ikke opfyldt, når den pågældende opholder sig i en medlemsstat med henblik på at udføre en arbejdsopgave af bestemt varighed.
3. Førerne forelægger bevis for deres sædvanlige bopæl ved ethvert egnet middel, navnlig identitetskort eller ethvert andet gyldigt dokument. Såfremt de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor førerkortet er udstedt, nærer tvivl om gyldigheden af en erklæring om sædvanlig bopæl, eller hvis de ønsker visse specifikke kontrolforanstaltninger, kan de kræve yderligere oplysninger eller beviser.
4. De kompetente myndigheder i den udstedende medlemsstat skal træffe egnede foranstaltninger for at sikre sig, at ansøgeren ikke i forvejen besidder et gyldigt førerkort, og de skal forsyne førerkortet med førerens personoplysninger i overensstemmelse med bestemmelserne i bilag I B.
5. Af hensyn til administrationen må førerkortet højst være gyldigt i fem år.

6. Et gyldigt førerkort må ikke tilbagekaldes eller inddrages, medmindre en medlemsstats kompetente myndighed konstaterer, at kortet er blevet forfalsket, at føreren anvender et kort, som han ikke er indehaver af, eller at kortet er udstedt på grundlag af urigtige oplysninger og/eller forfalskede dokumenter. Hvis en anden medlemsstat end den, der har udstedt kortet, tilbagekalder eller inddrager det, sender den pågældende medlemsstat kortet tilbage til myndighederne i den udstedende medlemsstat og meddeler grunden til denne tilbagesendelse.
7. Førerkort udstedes kun til ansøgere, der er omfattet af bestemmelserne i forordning (EF) nr. 561/2006.
8. Medlemsstaterne træffer alle nødvendige foranstaltninger for at forebygge forfalskning af førerkort.

*Artikel 22*  
*Anvendelse af førerkort*

1. Førerkortet er personligt.
2. En fører må ikke besidde mere end ét gyldigt førerkort og må kun bruge sit eget personlige førerkort. En fører må ikke benytte et førerkort, som er beskadiget eller udløbet.

*Artikel 23*  
*Fornyelse af førerkort*

1. Når førerne ønsker at forny deres førerkort, skal de indsende anmodning herom til de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor de har deres sædvanlige bopæl, senest femten arbejdsdage inden kortet udløber.
2. Hvis myndighederne i den medlemsstat, hvor føreren har sin sædvanlige bopæl, skal forny et førerkort, som er udstedt af en anden medlemsstats myndigheder, underretter førstnævnte myndigheder de myndigheder, der udstedte det gamle kort, om grunden til fornyelsen.
3. Hvis der indgives anmodning om fornyelse af et kort, der er ved at udløbe, udsteder den kompetente myndighed et nyt kort inden udløbsdatoen, såfremt anmodningen herom er blevet indsendt inden for den i stk. 1 fastsatte frist.

*Artikel 24*  
*Stjålne, bortkomne og beskadigede førerkort*

1. Den udstedende myndighed fører register over udstedte, stjålne, bortkomne og beskadigede førerkort i en periode svarende til mindst deres gyldighed.
2. Hvis et førerkort beskadiges eller bliver uanvendeligt, sender føreren kortet tilbage til den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor han har sin sædvanlige bopæl. Tyveri af førerkort skal behørigt anmeldes til de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor tyveriet fandt sted.

3. Bortkomst af et førerkort skal anmeldes behørigt til de kompetente myndigheder i den udstedende medlemsstat samt til de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor føreren har sin sædvanlige bopæl, medmindre det er den samme myndighed.
4. Hvis førerkortet beskadiges, bliver uanvendeligt, bortkommer eller stjæles, skal førerne inden for en frist på syv kalenderdage anmode de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor de har deres sædvanlige bopæl, om et nyt kort. Disse myndigheder skal udstede et erstatningskort senest fem arbejdsdage efter at have modtaget en udførligt begrundet anmodning herom.
5. Under de i stk. 4 nævnte omstændigheder kan føreren køre uden førerkort i højst 15 kalenderdage, eller længere hvis det er nødvendigt for at føre køretøjet tilbage til dets hjemsted, såfremt han kan godtgøre, at det er umuligt for ham at forevise eller anvende sit kort i denne periode.

#### *Artikel 25*

##### *Gensidig anerkendelse og ombytning af førerkort*

1. Medlemsstaterne anerkender gensidigt de førerkort, de udsteder.
2. Når indehaveren af et gyldigt førerkort, der er udstedt af en medlemsstat, flytter sin sædvanlige bopæl til en anden medlemsstat, kan den pågældende anmode om at få sit kort ombyttet med et tilsvarende førerkort. Den medlemsstat, der foretager ombytningen, undersøger, om det forelagte kort fortsat er gyldigt.
3. De medlemsstater, der foretager ombytning, sender det gamle kort tilbage til myndighederne i den medlemsstat, der har udstedt det, og meddeler grunden til denne tilbagesendelse.
4. Når en medlemsstat erstatter eller ombytter et førerkort, registreres denne erstatning eller ombytning samt alle efterfølgende erstatninger eller ombytninger i denne medlemsstat.

#### *Artikel 26*

##### *Elektronisk udveksling af oplysninger om førerkort*

1. For at sikre, at en ansøger ikke allerede besidder et gyldigt førerkort som omhandlet i artikel 21, stk. 4, fører medlemsstaterne nationale elektroniske registre med følgende oplysninger om førerkort i en periode, som mindst svarer til deres administrative gyldighedsperiode:
  - førerens fornavn og efternavn
  - førerens fødselsdato og fødested
  - førerkortets nummer og udstedelsesland (hvis dette er relevant)
  - førerkortets status.
2. Kommissionen og medlemsstaterne skal træffe alle nødvendige foranstaltninger til at sikre, at de elektroniske registre er sammenkoblede og tilgængelige i hele Unionen.



3. I forbindelse med udstedelse, fornyelse eller erstatning af et førerkort verificerer medlemsstaterne med elektronisk udveksling af data, at føreren ikke allerede besidder et andet gyldigt førerkort. Dataudvekslingen skal begrænses til de data, som er nødvendige til denne verifikation.
4. Kontrolmedarbejdere kan få adgang til det elektroniske register for at kontrollere et førerkorts status.
5. Kommissionen skal vedtage gennemførelsesretsakter for at fastsætte fælles procedurer og specifikationer, som er nødvendige for udvekslingen, jf. stk. 2, herunder dataudvekslingsformatet, de tekniske procedurer for elektronisk søgning i de nationale elektroniske registre, adgangsprocedurer og sikkerhedsmekanismer. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 40, stk. 3.

*Artikel 27*  
*Integrering af førerkort i kørekort*

Førerkort skal udstedes i overensstemmelse med bestemmelserne i dette kapitel indtil den 18. januar 2018. Med virkning fra den 19. januar 2018 skal førerkort inkorporeres i kørekort og udstedes, fornyes, ombyttes og erstattes efter bestemmelserne i direktiv 2006/126/EF.

## **KAPITEL VI**

### **Brugsforskrifter**

*Artikel 28*  
*Korrekt brug af kontrolapparat*

1. Transportvirksomheden, køretøjets ejer og førerne skal sørge for, at kontrolapparatet fungerer rigtigt og anvendes korrekt, og det samme gælder for førerkortet, hvis føreren skal føre et køretøj med et kontrolapparat som omhandlet i bilag I B.
2. Det er forbudt at forfalske, skjule, fjerne eller ødelægge optegnelserne på diagramarket, de data, der er oplagret i kontrolapparatets eller førerkortets datalager, samt de udskrifter fra kontrolapparatet, der er omhandlet i bilag I B. Det er også forbudt at manipulere med kontrolapparatet, diagramarket eller førerkortet, således at de registrerede og/eller udskrevne data forfalskes, fjernes eller ødelægges. Der må ikke i køretøjet findes indretninger, som kan anvendes til dette formål.
3. Køretøjer må ikke have mere end et sæt af kontrolapparater monteret, undtagen når der er tale om praktisk afprøvning som nævnt i artikel 16.
4. Medlemsstaterne skal forbyde fremstilling, distribution, annoncering og/eller salg af genstande, der er konstrueret og/eller beregnet til at manipulere kontrolapparatet.

*Artikel 29*  
*Virksomhedens ansvar*

1. Transportvirksomheden udleverer til førerne af køretøjer, som er udstyret med et kontrolapparat som omhandlet i bilag I, et tilstrækkeligt antal diagramark, idet der tages hensyn til disse diagramarks individuelle karakter, tjenestens varighed og behovet for at erstatte eventuelt beskadigede diagramark eller diagramark, der er inddraget af en bemyndiget tilsynsmyndighed. Transportvirksomheden må til førerne kun udlevere diagramark, som svarer til en godkendt model, og som kan anvendes i det apparat, der er installeret i køretøjet.

Hvis køretøjet er udstyret med et kontrolapparat som omhandlet i bilag I B, sørger transportvirksomheden og føreren under hensyn til tjenestens varighed for, at den i bilag I B omhandlede udskrift kan foretages korrekt i tilfælde af kontrol.

2. Transportvirksomheden skal opbevare diagramark og udskrifter, når der er lavet udskrifter for at efterkomme artikel 31, i kronologisk orden og i læselig form i mindst et år efter anvendelsen og skal give de berørte førere en kopi, såfremt de ønsker det. Transportvirksomheden skal også give kopier af data, der er overført fra førerkortet, til de berørte førere, som anmoder herom, samt udskrifter af disse kopier. Diagramarkene, udskrifterne og de overførte data skal på forlangende forevises for eller udleveres til en dertil bemyndiget person.
3. En transportvirksomhed holdes ansvarlig for overtrædelser af denne forordning begået af virksomhedens førere. Uden at dette indskrænker medlemsstaternes ret til at drage transportvirksomhederne til ansvar i fuldt omfang, kan medlemsstaterne tage hensyn til eventuelle beviser for, at transportvirksomheden ikke med rimelighed kan holdes ansvarlig for den begåede overtrædelse.

*Artikel 30*  
*Anvendelse af førerkort og diagramark*

1. Førerne skal anvende diagramarkene eller førerkortene hver dag, de kører, fra det øjeblik de overtager køretøjet. Diagramarket eller førerkortet udskiftes først ved afslutningen af den daglige arbejdsperiode, medmindre det er tilladt at udskifte det på andre tidspunkter. Intet diagramark eller førerkort må anvendes ud over det tidsrum, det gælder for.
2. Førerne skal på passende måde beskytte diagramark og førerkort og må ikke anvende tilsmudsede eller beskadigede ark eller kort.
3. Når en fører har forladt køretøjet og derfor er ude af stand til at betjene det på selve køretøjet monterede kontrolapparat, skal de i stk. 5, litra b), nr. ii) og iii), nævnte tidsrum:
  - a) hvis køretøjet har et kontrolapparat som omhandlet i bilag I monteret, noteres på diagramarket ved hjælp af håndskrevne angivelser, automatiske optegnelser eller på anden vis, således at de er let læselige, og uden at arket tilsmuds, eller

- b) hvis køretøjet har et kontrolapparat som omhandlet i bilag I B monteret, indlæses på førerkortet ved hjælp af apparatets manuelle indlæsningsmulighed.

I forbindelse med kontrollen betragtes perioder, for hvilke der ikke er registreret aktiviteter, som hviletid eller pause. Førere har ikke pligt til at registrere daglige og ugentlige hviletider, når de har forladt køretøjet.


4. Når der er mere end en fører i et køretøj, der har et kontrolapparat som omhandlet i bilag I B monteret, sørger hver fører for, at dennes førerkort anbringes det rigtige sted i kontrolapparatet.


Når et køretøj, der har et kontrolapparat som omhandlet i bilag I B monteret, føres af flere personer, foretager førerne de nødvendige udskiftninger af diagramarkene, således at de i afsnit II, litra a), b) og c), i bilag I omhandlede oplysninger optegnes på diagramarket for den fører, der til enhver tid fører køretøjet.


5. Førerne skal:

- a) sørge for, at den tid, der registreres på arket, stemmer overens med den officielle tid i det land, hvor køretøjet er registreret
- b) betjene kontrolapparatets indstillingsanordning på en sådan måde, at følgende tider optegnes særskilt og klart:

i) under tegnet : køretid

ii) under tegnet : "andet arbejde": en anden aktivitet end kørsel, som defineret i artikel 3, litra a), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/15/EF<sup>25</sup>, herunder alt arbejde udført for den samme eller en anden arbejdsgiver inden for eller uden for transportsektoren

iii) under tegnet : "rådighedstid": som defineret i artikel 3, litra b), i direktiv 2002/15/EF

iv) under tegnet : pauser eller hvileperiode.

6. Hver fører skal anføre følgende oplysninger på diagramarket:

- a) ved begyndelsen af arkets benyttelse: førerens efternavn og fornavn
- b) ved begyndelsen og slutningen af arkets benyttelse: tidspunkt og sted
- c) registreringsnummer på det køretøj, som er anvist føreren, til den første tur, der er noteret på arket, og derefter i rækkefølge, såfremt der skiftes køretøj under benyttelsen af diagramarket
- d) kilometertællerens stand

---

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

- i) inden den første tur, der er noteret på arket
  - ii) ved slutningen af den sidste tur, der er noteret på arket
  - iii) hvis der skiftes køretøj i løbet af arbejdsdagen (det foregående køretøjs tæller og det nye køretøjs tæller)
- e) i givet fald det tidspunkt, hvor der blev skiftet køretøj.
7. Føreren skal i kontrolapparat som omhandlet i bilag I B indlæse nationalitetsmærket for de lande, hvori den daglige arbejdsperiode blev påbegyndt og afsluttet. En medlemsstat kan imidlertid pålægge førerne af køretøjer, der udfører indlandstransport på landets område, ud over landets nationalitetsmærke at tilføje mere detaljerede geografiske betegnelser, hvis medlemsstaten inden den 1. april 1998 har underrettet Kommissionen herom.

Førerne pålægges ikke at indlæse disse oplysninger, hvis kontrolapparatet automatisk registrerer positionsdata i overensstemmelse med artikel 4.

### *Artikel 31* *Beskadigede førerkort eller diagramark*

1. Beskadiges et diagramark eller et førerkort, som indeholder optegnelser, opbevarer førerne det beskadigede diagramark eller førerkort sammen med det reserveark, som erstatter det beskadigede ark.
2. Hvis førerkortet beskadiges, bliver uanvendeligt, bortkommer eller stjæles, skal førerne:
  - a) ved kørslens begyndelse udskrive oplysningerne om det køretøj, han fører, og på udskriften anføre:
    - i) oplysninger, der gør det muligt at identificere ham (navn, nummer på førerkort eller kørekort), samt egen underskrift
    - ii) perioderne, som omhandlet i artikel 30, stk. 5, litra b), nr. ii), iii) og iv)
  - b) ved kørslens afslutning udskrive oplysningerne om de perioder, som kontrolapparatet har registreret, anføre eventuelle perioder med andet arbejde, rådighedstid og hvil efter den udskrift, der blev lavet ved kørslens begyndelse, når de ikke er registreret af kontrolapparatet, og anføre oplysninger på dette dokument, som gør det muligt at identificere ham (navn, nummer på førerkort eller kørekort), samt egen underskrift.

### *Artikel 32* *Registreringer, som føreren skal medbringe*

1. Føreren af et køretøj, som har et kontrolapparat som omhandlet i bilag I monteret, skal på tilsynsmyndighedernes forlangende kunne forevise:

- i) diagramarkene for den pågældende dag og de diagramark, han har brugt de forudgående 28 dage
  - ii) førerkortet, hvis han er indehaver af et sådant, og
  - iii) alle manuelle registreringer og udskrifter, der er foretaget den pågældende dag og de forudgående 28 dage, som krævet i medfør af nærværende forordning og forordning (EF) nr. 561/2006.
2. Føreren af et køretøj, som har et kontrolapparat som omhandlet i bilag I B monteret, skal på tilsynsmyndighedernes forlangende kunne forevise:
- i) sit førerkort
  - ii) alle manuelle registreringer og udskrifter, der er foretaget den pågældende dag og de forudgående 28 dage, som krævet i medfør af nærværende forordning og forordning (EF) nr. 561/2006
  - iii) diagramarkene for den samme periode som den, der er nævnt i nr. ii), hvis han i denne periode har ført et køretøj, som har et kontrolapparat som omhandlet i bilag I monteret.
3. En dertil bemyndiget person kan kontrollere overholdelsen af forordning (EF) nr. 561/2006 ved at analysere diagramarkene og de viste eller udskrevne data, som er registreret af kontrolapparatet eller førerkortet, eller, hvis dette ikke er muligt, ved at analysere ethvert andet dokument, der begrundet manglende overholdelse af en bestemmelse, jf. nærværende forordnings artikel 24, stk. 2 og artikel 33, stk. 2.

### *Artikel 33*

#### *Procedure i tilfælde af funktionsfejl i kontrolapparatet*

1. Opstår der driftsforstyrrelse, eller fungerer kontrolapparatet mangelfuldt, skal transportvirksomheden, så snart omstændighederne tillader det, lade det reparere af en autoriseret installatør eller et autoriseret værksted.  
  
Kan tilbagekomst til virksomhedens hjemsted først ske mere end en uge efter den dag, på hvilken forstyrrelsen indtrådte, eller hvor den mangelfulde funktion blev konstateret, skal reparationen foretages undervejs.  
  
Medlemsstaterne kan inden for rammerne af artikel 37 bestemme, at de kompetente myndigheder kan forbyde anvendelse af køretøjet, hvis en driftsforstyrrelse eller en mangelfuld funktion ikke er afhjulpet i henhold til første og andet afsnit.
2. Udviser kontrolapparatet en driftsforstyrrelse eller mangelfuld funktion, skal førerne nedfælde data, der gør det muligt at udpege føreren (navn, førerkort- eller kørekortnummer) og sin underskrift samt oplysninger om de forskellige tidsperioder, såfremt kontrolapparatet ikke længere registrerer eller udskriver disse korrekt:
  - a) på diagramarket eller diagramarkene eller

- b) på et midlertidigt ark, der vedlægges diagramarket eller opbevares sammen med førerkortet.

## KAPITEL VII

### Databeskyttelse, håndhævelse og sanktioner

#### *Artikel 34*

##### *Beskyttelse af personoplysninger*

1. Medlemsstaterne skal sørge for, at behandlingen af personoplysninger i forbindelse med denne forordning udføres i henhold til direktiv 95/46/EF og 2002/58/EF og under tilsyn af den i artikel 28 i direktiv 95/46/EF omhandlede offentlige, uafhængige myndighed i medlemsstaten.
2. Medlemsstaterne skal bl.a. sørge for at beskytte personoplysninger i forbindelse med:
  - anvendelsen af et globalt satellitnavigationssystem til registrering af positionsdata som omhandlet i artikel 4
  - anvendelsen af fjernkommunikation til kontrolformål som omhandlet i artikel 5
  - anvendelsen af kontrolapparater med en harmoniseret grænseflade som omhandlet i artikel 6
  - den elektroniske udveksling af oplysninger om førerkort som omhandlet i artikel 26
  - transportvirksomheders opbevaring af optegnelser som omhandlet i artikel 29.
3. Kontrolapparatet som omhandlet i bilag I B skal udformes således, at privatlivets fred sikres. Der må kun behandles data, som er strengt nødvendige for behandlingens formål.
4. Køretøjernes ejere og/eller transportvirksomheder skal i givet fald opfylde de relevante bestemmelser om beskyttelse af personoplysninger.

#### *Artikel 35*

##### *Oplæring af kontrolmedarbejdere*

1. Medlemsstaterne skal sørge for, at kontrolmedarbejdere får en passende oplæring i at analysere de registrerede data og kontrollere kontrolapparatet.
2. Medlemsstaterne skal oplyse Kommissionen om kravene til deres kontrolmedarbejders oplæring senest [6 måneder efter datoen for denne forordnings anvendelse].
3. Kommissionen skal vedtage afgørelser om de metoder, der benyttes til grunduddannelse og efteruddannelse af kontrolmedarbejdere, herunder om teknikker

med henblik på at målrette kontrol og afsløre manipulerende indretninger og svig. Disse gennemførelsesretsakter vedtages i overensstemmelse med rådgivningsproceduren i artikel 40, stk. 2.

### *Artikel 36* *Gensidig bistand*

Medlemsstaterne yder hinanden bistand til forordningens gennemførelse og kontrollen dermed.

Inden for rammerne af denne gensidige bistand skal medlemsstaternes kompetente myndigheder bl.a. regelmæssigt tilsende hinanden alle tilgængelige oplysninger om overtrædelser af denne forordning i henseende til installatører og værksteder samt eventuelle sanktioner, som pålægges for disse overtrædelser.

### *Artikel 37* *Sanktioner*

1. Medlemsstaterne fastsætter bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af denne forordning og træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre, at de gennemføres. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen, have en afskrækkende virkning og må ikke medføre forskelsbehandling. Dette kan omfatte ophævelse af autorisation og tilbagekaldelse af værkstedskortet for værksteder, som har overtrådt denne forordnings bestemmelser.
2. Der må for samme overtrædelse af denne forordning ikke pålægges mere end én sanktion eller indledes mere end én retsforfølgning.
3. Medlemsstaternes sanktioner for meget alvorlige overtrædelser, jf. direktiv 2009/5/EF, skal tilhøre medlemsstatens højeste sanktionskategori for overtrædelser af lovgivningen for vejtransport.
4. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen disse foranstaltninger og sanktionsbestemmelser inden den [datoen for denne forordnings anvendelse]. De skal oplyse Kommissionen om eventuelle efterfølgende ændringer af disse foranstaltninger.

## **KAPITEL VIII**

### **Afsluttende bestemmelser**

#### *Artikel 38* *Tilpasning til den tekniske udvikling*

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 39 med henblik på tilpasning af bilag I, I B og II til den tekniske udvikling.

*Artikel 39*  
*Udøvelse af delegerede beføjelser*

1. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter på de betingelser, der er fastlagt i denne artikel.
2. Delegationen af beføjelser i artikel 4, 5, 6 og 38 sker for en ubestemt periode fra [denne forordnings ikrafttrædelsesdato].
3. Den i artikel 4, 5, 6 og 38 omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer den delegation af beføjelser, der er angivet i afgørelsen, til ophør. Den har virkning fra dagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende eller en senere dato, der præciseres i afgørelsen. Den har ingen betydning for gyldigheden af de delegerede retsakter, der allerede er trådt i kraft.
4. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidig Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.
5. En delegeret retsakt, der vedtages efter artikel 4, 5, 6 og 38, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden 2 måneder fra meddelelsen af retsakten til Europa-Parlamentet eller Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke vil gøre indsigelse. På foranledning af Europa-Parlamentet eller Rådet forlænges denne periode med [to måneder].

*Artikel 40*  
*Udvalg*

1. Kommissionen bistås af et udvalg. Dette udvalg er et udvalg i betydningen i forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 4 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.

Når udvalgets udtalelse skal indhentes ved skriftlig procedure, afsluttes denne procedure uden resultat, når udvalgets formandskab inden for fristen for afgivelse af udtalelsen beslutter dette, eller hvis et simpelt flertal af udvalgets medlemmer anmoder herom.

3. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.

Når udvalgets udtalelse skal indhentes ved skriftlig procedure, afsluttes denne procedure uden resultat, når udvalgets formandskab inden for fristen for afgivelse af udtalelsen beslutter dette, eller hvis et simpelt flertal af udvalgets medlemmer anmoder herom.



*Artikel 41*  
*Fartskriverforum*

1. Der oprettes et fartskriverforum for at fremme dialogen om tekniske spørgsmål vedrørende kontrolapparatet blandt medlemsstaternes eksperter og eksperter fra tredjelande, som anvender kontrolapparatet i medfør af den europæiske overenskomst om arbejde, der udføres af det kørende personale i international vejtransport (AETR).
2. Medlemsstaterne skal udnævne en ekspert til fartskriverforummet.
3. Fartskriverforummet skal være åbent for deltagelse af eksperter fra interesserede tredjelande, der er kontraherende parter i AETR-overenskomsten.
4. Interessenter, repræsentanter for køretøjsfabrikanter, fartskriverfabrikanter og arbejdsmarkedets parter skal opfordres til at deltage i fartskriverforummet.
5. Fartskriverforummet vedtager selv sin forretningsorden.
6. Fartskriverforummet mødes mindst en gang om året.

*Artikel 42*  
*Meddelelse af nationale foranstaltninger*

Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de nationale love og administrative bestemmelser, som de udsteder på det område, der er omfattet af denne forordning, senest 30 dage efter vedtagelsen deraf og første gang senest [12 måneder efter denne forordnings ikrafttrædelsesdato].

"

2) I bilag I til forordning (EØF) nr. 3821/85 foretages følgende ændringer:

- a) I kapitel I, definitioner, udgår litra b)
- b) i kapitel III, litra c), punkt 4.1, ændres henvisningen til "artikel 15, stk. 3, andet led, litra b), c) og d), i forordningen" til "artikel 30, stk. 5, andet led, litra b), c) og d), i forordningen"
- c) i kapitel III, litra c), punkt 4.2, ændres henvisningen til "artikel 15 i forordningen" til "artikel 30 i forordningen"
- d) i kapitel IV, litra a), punkt 1, tredje underafsnit, ændres henvisningen til "artikel 15, stk. 5, i forordningen" til "artikel 30, stk. 6, i forordningen".

3) I bilag I B til forordning (EØF) nr. 3821/85 foretages følgende ændringer:

- a) I kapitel I, definitioner, udgår litra l), o), t), y), ee), kk), oo) og qq)
- b) Kapitel VI ændres således:

- 1) i første afsnit ændres henvisningen til "artikel 12, stk. 5, i forordning (EØF) nr. 3821/85 senest ændret ved forordning (EF) nr. 2135/98" til "artikel 24, stk. 5, i forordning (EØF) nr. 3821/85"
  - 2) 1. Autorisering af installatører eller værksteder udgår
- c) i kapitel VIII, punkt 271, ændres henvisningen til "artikel 5 i denne forordning" til "artikel 8 i denne forordning".

#### *Artikel 2*

I forordning (EF) nr. 561/2006 foretages følgende ændringer:

Afstanden "50 km" som omhandlet i artikel 13, stk. 1, litra d), f) og p), ændres til "100 km".

#### *Artikel 3*

Denne forordning træder i kraft på dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Den anvendes med virkning fra [et år efter ikrafttrædelsen].

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den

*På Europa-Parlamentets vegne*  
*Formand*

*På Rådets vegne*  
*Formand*