

I

(Lovgivningsmæssige retsakter)

FORORDNINGER

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EU) Nr. 165/2014

af 4. februar 2014

om takografer inden for vejtransport, om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport

(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 ⁽¹⁾,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget,

efter den almindelige lovgivningsprocedure ⁽²⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 ⁽³⁾ indeholder
forskrifter for konstruktion, installering, brug og afprøv-
ning af takografer. Der er ved flere lejligheder foretaget

betydelige ændringer heraf. I klarhedens interesse bør de
væsentligste bestemmelser derfor forenkles og omstruk-
tureres.

(2) Erfaringerne viser, at visse tekniske aspekter og kontrol-
procedurer bør forbedres af hensyn til takografsystemets
effektivitet.

(3) Visse køretøjer er undtaget fra bestemmelserne i Europa-
Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 ⁽⁴⁾.
Af hensyn til sammenhængen bør det også være muligt
at fritage sådanne køretøjer fra anvendelsesområdet for
denne forordning.

(4) Der bør installeres takografer i køretøjer, som forordning
(EF) nr. 561/2006 finder anvendelse på. Visse køretøjer
bør udelukkes fra den forordnings anvendelsesområde for
at indføre en vis fleksibilitet, nemlig for køretøjer med en
største tilladt totalvægt på ikke over 7,5 ton, der benyttes
til transport af materiel, udstyr eller maskiner, som
føreren benytter til udøvelsen af sit erhverv, og som
kun benyttes inden for en radius af 100 km fra virksom-
hedens hjemsted, på den betingelse, at kørslen af sådanne
køretøjer ikke er førerens hovedaktivitet. Af hensyn til
sammenhængen mellem de relevante undtagelser i
forordning (EF) nr. 561/2006 og med henblik på at
mindske transportvirksomheders administrative byrder
bør visse maksimalt tilladte køreafstande i disse
undtagelser revideres, samtidig med at den nævnte
forordnings mål iagttages.

⁽¹⁾ EUT C 43 af 15.2.2012, s. 79.

⁽²⁾ Europa-Parlamentets holdning af 3.7.2012 (EUT C 349 E af
29.11.2013, s. 105) og Rådets førstebehandlingsholdning af
15.11.2013 (EUT C 360 af 10.12.2013, s. 66). Europa-Parlamentets
holdning af 15.1.2014 (endnu ikke offentliggjort i EUT).

⁽³⁾ Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om
kontrolapparatet inden for vejtransport (EFT L 370 af 31.12.1985,
s. 8).

⁽⁴⁾ 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 forord-
ning (EØF) nr. 3820/85 (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1).

- (5) Kommissionen vil overveje at forlænge gyldighedsperioden for adapteren til M1- og N1-køretøjer indtil 2015 og vil yderligere overveje en langsigtet løsning for M1- og N1-køretøjer inden 2015.
- (6) Kommissionen bør overveje at medtage vægtfølere i tunge godskøretøjer og bør vurdere potentialet i, at vægtfølere kan bidrage til bedre overholdelse af lovgivningen for vejtransport.
- (7) Anvendelsen af takografer forbundet med et globalt satellitnavigationssystem er et egnet og omkostningseffektivt middel til automatisk registrering af et køretøjs position ved visse punkter i løbet af den daglige arbejdsperiode til støtte for kontrolmedarbejderes kontroller og bør derfor indføres.
- (8) Domstolen gav i sin dom i sag C-394/92, Michielsen og Geybels Transport Service ⁽¹⁾, en definition af udtrykket »daglig arbejdsperiode«, og kontrolmyndighederne bør læse bestemmelserne i denne forordning i lyset af den definition. Den »daglige arbejdsperiode« begynder på det tidspunkt, hvor føreren efter en ugentlig eller daglig hvileperiode starter brugen af takografen, eller, såfremt den daglige hviletid opdeles, ved afslutningen af en hvileperiode på mindst ni timer. Den daglige arbejdsperiode slutter ved begyndelsen af en daglig hvileperiode, eller, såfremt den daglige hvileperiode opdeles, ved begyndelsen af en hvileperiode på mindst ni sammenhængende timer.
- (9) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF ⁽²⁾ forpligter medlemsstaterne til at udføre et mindsteantal vejkontroller. Fjernkommunikation mellem takografer 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.
- (10) Intelligente transportsystemer (ITS) kan bidrage til at tage de udfordringer op, som den europæiske transportpolitik står over for, f.eks. stigende vejtransportvolumen og trafikalt overbelastning og voksende energiforbrug. Der bør derfor tilvejebringes standardiserede grænseflader i takografer, så deres interoperabilitet i forhold til ITS-applikationer sikres.
- (11) Der bør gives prioritet til udviklingen af applikationer, der gør det muligt for førere at fortolke de data, der lagres i takografen, med henblik på at hjælpe dem til at opfylde de sociale bestemmelser.
- (12) Takografens og takografsystemets sikkerhed er afgørende for at garantere, at der frembringes troværdige data. Fabrikkerne bør derfor konstruere, afprøve og løbende kontrollere takografer i deres samlede levetid for at forhindre, afsløre og afbøde sikkerhedsmangler.
- (13) Praktisk afprøvning af endnu ikke typegodkendte takografer 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. 561/2006 overvåges og kontrolleres på passende vis.
- (14) Henset til betydningen af at bibeholde et så højt sikkerhedsniveau som muligt bør sikkerhedscertifikater udstedes af et certificeringsorgan, der er anerkendt af forvaltningsudvalget inden for rammerne af »aftalen om gensidig anerkendelse af evalueringscertifikater vedrørende it-sikkerheden« fra Senior Officials Group on Information Systems Security (SOG-IS).
- For så vidt angår internationale forbindelser med tredjelande bør Kommissionen ikke anerkende noget certificeringsorgan med henblik på denne forordning, medmindre dette organ forelægger en sikkerhedsevaluering svarende til den, der er omfattet af aftalen om gensidig anerkendelse. På dette punkt bør forvaltningsudvalgets rådgivning være tilstrækkelig.
- (15) Installatører og værksteder spiller en vigtig rolle med hensyn til takografers sikkerhed. Der bør derfor fastsættes visse mindstekrav med hensyn til deres pålidelighed og til at autorisere og føre tilsyn med dem. Desuden bør medlemsstaterne træffe egnede foranstaltninger for at forhindre interessekonflikter mellem installatører eller værksteder og vejtransportvirksomheder. Intet i denne forordning forhindrer medlemsstaterne i at sikre deres godkendelse, kontrol og certificering efter procedurerne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 765/2008 ⁽³⁾, forudsat at mindstekravene i denne forordning er opfyldt.
- (16) Der bør oprettes nationale elektroniske registre og træffes foranstaltninger for at sammenkoble disse registre indbyrdes med henblik på at sikre mere effektiv granskning og kontrol af førerkort og lette kontrolmedarbejdernes opgaver.

⁽¹⁾ Sml. 1994 I s. 2497.

⁽²⁾ 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 (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 35).

⁽³⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 765/2008 af 9. juli 2008 om kravene til akkreditering og markedsovervågning i forbindelse med markedsføring af produkter og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 339/93 (EUT L 218 af 13.8.2008, s. 30).

- (17) Med henblik på kontrol af om førerkort er unikke, bør medlemsstaterne anvende fremgangsmåderne i Kommissionens henstilling 2010/19/EU⁽¹⁾.
- (18) Der bør tages hensyn til den særlige situation, hvor en medlemsstat bør kunne give en fører, der ikke har sin sædvanlige bopæl i en medlemsstat eller i et land, som er kontraherende part i Den europæiske overenskomst af 1. juli 1970 om arbejde, der udføres af det kørende personale i international vejtransport (AETR-overenskomsten), et midlertidigt førerkort, der ikke kan fornyes. I sådanne tilfælde skal de pågældende medlemsstater anvende de relevante bestemmelser i denne forordning fuldt ud.
- (19) Desuden bør det være muligt for en medlemsstat at udstede førerkort til førere, der har bopæl på deres område, selv når traktaterne ikke finder anvendelse på visse dele deraf. I sådanne tilfælde skal de pågældende medlemsstater anvende de relevante bestemmelser i denne forordning fuldt ud.
- (20) Kontrolmedarbejdere må imødesee konstante udfordringer som følge af ændringer af takografen og nye manipulationsteknikker. Der bør vedtages en fælles fremgangsmåde med henblik på grunduddannelse og efteruddannelse af kontrolmedarbejdere for at sikre en mere effektiv kontrol og forbedre harmoniseringen af kontroltiltag i hele Unionen.
- (21) Takografens dataregistrering og udviklingen af teknologier til registrering af positionsdata, fjernkommunikation og grænsefladen med ITS vil medføre behandling af personoplysninger. De relevante EU-bestemmelser, navnlig dem, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 95/46/EF⁽²⁾ og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/58/EF⁽³⁾, finder derfor anvendelse.
- (22) For at muliggøre fair konkurrence i udviklingen af applikationer vedrørende takografen bør intellektuelle ejendomsrettigheder og patenter vedrørende overførsel af data til eller fra takografen være tilgængelige for alle på et afgiftsfrit grundlag.
- (23) Hvor det er relevant, bør data, som udveksles i forbindelse med kommunikation med kontrolmyndighederne i medlemsstaterne, overholde de relevante internationale standarder såsom rækken af standarder vedrørende Dedicated Short Range Communication, som Den Europæiske Standardiseringsorganisation har fastlagt.
- (24) For at sikre fair konkurrencevilkår på det indre vejtransportmarked og for at sende et klart signal til førere og transportvirksomheder bør medlemsstaterne i overensstemmelse med de overtrædelseskategorier, der er defineret i direktiv 2006/22/EF, pålægge sanktioner, der er effektive, står i et rimeligt forhold til overtrædelsen og har en afskrækkende virkning, dog med forbehold af nærhedsprincippet.
- (25) Medlemsstaterne bør sikre, at udvælgelsen af køretøjer til kontrol udføres uden forskelsbehandling på grund af førerens nationalitet eller køretøjets registrerings- eller ibrugtagningsland.
- (26) For at sikre en klar, effektiv, forholdsmæssig og ensartet gennemførelse af de sociale bestemmelser på vejtransportområdet bør medlemsstaternes håndhævelsesorganer anvende reglerne ensartet.
- (27) Hver medlemsstat bør underrette Kommissionen om opdagelser, det gør vedrørende tilgængeligheden af svigagtige anordninger eller installationer til at manipulere takografen, herunder dem, der udbydes på internettet, og Kommissionen bør underrette alle øvrige medlemsstater om disse opdagelser.
- (28) Kommissionen bør fortsat opretholde sin internetbase-rede helpdesk, der giver førere, transportvirksomheder, kontrolmyndigheder og autoriserede installatører, værksteder og køretøjsfabrikanter mulighed for at behandle spørgsmål og bekymringer vedrørende den digitale takograf, herunder nye typer af manipulation eller svig.

(1) Kommissionens henstilling 2010/19/EU af 13. januar 2010 om sikker dataudveksling mellem medlemsstaterne med henblik på kontrol af, at det førerkort, de udsteder, er unikt (EUT L 9 af 14.1.2010, s. 10).

(2) 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 (EFT L 281 af 23.11.1995, s. 31).

(3) 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 (EFT L 201 af 31.7.2002, s. 37).

(29) I kraft af tilpasningerne af AETR-overenskomsten er anvendelsen af digitale takografer gjort obligatorisk for køretøjer, som er indregistreret i tredjelande, der har undertegnet AETR-overenskomsten. Da disse lande direkte berøres af ændringer af takografen, som indføres ved denne forordning, bør de kunne deltage i en dialog om tekniske spørgsmål, herunder vedrørende systemet til udveksling af oplysningerne på førerkort og værkstedskort. Derfor bør der nedsættes et takografforum.

- (30) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser vedrørende krav, visning og advarselsfunktioner og typegodkendelse af takografer samt detaljerede bestemmelser for intelligente takografer; procedurerne for udførelse af praktisk afprøvning og de formularer, der skal bruges til at overvåge disse praktiske afprøvninger; standardformularen til den skriftlige erklæring med begrundelsen for, at plomberingen er fjernet; de fælles procedurer og specifikationer, der er nødvendige for sammenkobling af elektroniske registre; og fremgangsmåden, der omfatter en nærmere beskrivelse af indholdet af kontrolmedarbejderes grundlæggende uddannelse og efter- og videreuddannelse. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011⁽¹⁾.
- (31) De gennemførelsesretsakter, der vedtages med henblik på denne forordning, og som træder i stedet for bestemmelserne i bilag I B til forordning (EØF) nr. 3821/85 og andre gennemførelsesbestemmelser, bør være på plads senest den 2. marts 2016. Hvis disse gennemførelsesretsakter imidlertid ikke er blevet vedtaget rettidigt, bør overgangsforanstaltninger sikre den nødvendige kontinuitet.
- (32) Gennemførelsesretsakter som omhandlet i denne forordning bør ikke vedtages af Kommissionen, hvis det i denne forordning omhandlede udvalg ikke afgiver nogen udtalelse om det udkast til gennemførelsesretsakt, som Kommissionen har forelagt.
- (33) Inden for rammerne af AETR-overenskomstens anvendelse bør henvisninger til forordning (EØF) nr. 3821/85 betragtes som henvisninger til denne forordning. Unionen vil overveje, hvilke nødvendige foranstaltninger, der skal træffes inden for De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa for at sikre den fornødne sammenhæng mellem denne forordning og AETR-overenskomsten.
- (34) Den Europæiske Tilsynsførende for Databeskyttelse er blevet hørt i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 45/2001⁽²⁾, artikel 28, stk. 2, og afgav udtalelse den 5. oktober 2011⁽³⁾.
- (35) Forordning (EØF) nr. 3821/85 bør derfor ophæves —

⁽¹⁾ 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 (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

⁽²⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 45/2001 af 18. december 2000 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger i fællesskabsinstitutionerne og -organerne og om fri udveksling af sådanne oplysninger (EFT L 8 af 12.1.2001, s. 1).

⁽³⁾ EUT C 37 af 10.2.2012, s. 6.

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

KAPITEL I

PRINCIPPER, ANVENDELSESOMRÅDE OG KRAV

Artikel 1

Genstand og principper

1. Ved denne forordning fastsættes forpligtelser og krav i forhold til konstruktion, installering, brug, afprøvning og kontrol af takografer, som anvendes i vejtransport med henblik på at kontrollere overholdelsen af forordning (EF) nr. 561/2006, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/15/EF⁽⁴⁾ og Rådets direktiv 92/6/EØF⁽⁵⁾.

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

2. I denne forordning fastsættes betingelser for og krav til, hvornår de oplysninger og data, bortset fra personoplysninger, der registreres, behandles eller lagres af takografer, må anvendes til andre formål end kontrol af overholdelsen af de retsakter, der er omhandlet i stk. 1.

Artikel 2

Definitioner

1. Definitionerne i artikel 4 i forordning (EF) nr. 561/2006 finder anvendelse.

2. Foruden definitionerne i stk. 1 forstås i denne forordning ved:

- a) »takograf« eller »kontrolapparat«: udstyr, der er bestemt til installering i køretøjer for hel- eller halvautomatisk at vise, registrere, udskrive, lagre og udlæse de nærmere oplysninger om sådanne køretøjers kørsel, herunder hastigheden, i overensstemmelse med artikel 4, stk. 3, og de nærmere oplysninger vedrørende deres føreres bestemte aktivitetsperioder
- b) »køretøjsenhed«: takograf bortset fra bevægelsessensoren og de kabler, hvormed bevægelsessensoren tilsluttes. Køretøjsenheden kan enten være en enkelt enhed eller flere enheder, som er fordelt i køretøjet, forudsat at den opfylder sikkerhedskravene i denne forordning; køretøjsenheden omfatter bl.a. en processor, et datalager, en tidsmålefunktion, to chipkortinterface-enheder (fører og medfører), en printer, en skærm, stik samt faciliteter til indlæsning af brugerens data

⁽⁴⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/15/EF af 11. marts 2002 om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter (EFT L 80 af 23.3.2002, s. 35).

⁽⁵⁾ Rådets direktiv 92/6/EØF af 10. februar 1992 om montering og anvendelse af hastighedsbegrænsende anordninger i visse klasser af motorkøretøjer i Fællesskabet (EFT L 57 af 2.3.1992, s. 27).

- c) »bevægelsessensor«: en del af takografen, som afgiver et signal, som repræsenterer kørehastighed og/eller tilbagelagt afstand
- d) »takografkort«: et chipkort til anvendelse i takografen, som giver takografen mulighed for at fastlægge kortindehaverens rolle samt giver mulighed for at overføre og lagre data
- e) »diagramark«: et til varig optegnelse af oplysninger beregnet ark, som lægges i en analog takograf, og på hvilket den analoge takografs skriveanordning fortløbende optegner de oplysninger, der skal registreres
- f) »førerkort«: et takografkort, som medlemsstatens myndigheder udsteder til en bestemt fører, og som identificerer føreren og giver mulighed for at lagre aktivitetsdata for føreren
- g) »analog takograf«: en takograf, hvori der anvendes et diagramark i overensstemmelse med denne forordning
- h) »digital takograf«: en takograf, hvori der anvendes et takografkort i overensstemmelse med denne forordning
- i) »kontrollkort«: et takografkort, 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 og eventuelt i værkstedskortene med henblik på læsning, udskrift og/eller dataoverførsel
- j) »virksomhedskort«: et takografkort, som medlemsstatens myndigheder udsteder til en transportvirksomhed, der skal betjene køretøjer monteret med en takograf, som identificerer transportvirksomheden og giver mulighed for at vise, overføre og udskrive data, der er lagret i takografen, og som denne transportvirksomhed har låst
- k) »værkstedskort«: et takografkort, som medlemsstatens myndigheder udsteder til udpeget personale hos en fabrikant af takografer, en installatør, en køretøjsfabrikant eller i et værksted, som er autoriseret af samme medlemsstat, som identificerer kortindehaveren og giver mulighed for afprøvning, kalibrering og aktivering af og/eller dataoverførsel fra takograferne
- l) »aktivering«: den fase, hvori takografen bliver helt driftsklar og implementerer alle funktioner, herunder sikkerhedsfunktioner, ved hjælp af et værkstedskort
- m) »kalibrering« af en digital takograf: opdatering eller bekræftelse af de køretøjsparametre, herunder køretøjsidentifikation og køretøjskarakteristika, som skal ligge i datalageret, ved hjælp af et værkstedskort
- n) »dataoverførsel« fra en digital takograf: kopiering sammen med den digitale signatur af en del af eller et komplet sæt datafiler, som er registreret i køretøjets datalager eller i takografkortets datalager, forudsat at denne proces ikke ændrer eller sletter lagrede data
- o) »hændelse«: unormal funktion, som afsløres af den digitale takograf og kan skyldes forsøg på misbrug
- p) »fejl«: unormal funktion, som afsløres af den digitale takograf og kan skyldes funktionsfejl ved takografen eller svigt af denne
- q) »installering«: montering af en takograf i et køretøj
- r) »ugyldigt kort«: et kort, som enten findes defekt, som ikke har bestået den indledende ægthedskontrol, hvis gyldighedsperiode endnu ikke er begyndt, eller hvis udløbsdato er overskredet
- s) »periodisk kontrol«: et sæt eftersyn, som udføres for at kontrollere, at takografen fungerer korrekt, at dens indstillinger svarer til køretøjets parametre, og at der ikke er nogen manipulerende anordninger knyttet til takografen
- t) »reparation«: enhver reparation af en bevægelsessensor eller af en køretøjsenhed, som kræver afbrydelse af dens strømforsyning, eller dens afbrydelse fra andre af takografens komponenter eller oplukning af bevægelsessensoren eller køretøjsenheden
- u) »typegodkendelse«: den proces, hvormed en medlemsstat i overensstemmelse med artikel 13 attesterer, at takografen, dens relevante komponenter eller takografkortet, der skal markedsføres, opfylder kravene i denne forordning
- v) »interoperabilitet«: systemers og de bagvedliggende forretningsprocedurers evne til at udveksle data og dele information
- w) »grænseflade«: en facilitet, der forbinder systemer og udgør det medium, hvorigennem de kan forbindes og fungere sammen
- x) »tidsmåling«: en permanent digital registrering af den koordinerede universale dato og tid (UTC)
- y) »tidsjustering«: en automatisk justering af aktuelt klokkeslæt regelmæssigt og inden for en højeste tolerance på et minut eller en justering foretaget ved kalibrering

z) »åben standard«: en standard som fastsat i et standardspecifikationsdokument, der kan fås gratis eller for et symbolsk beløb, og som det er tilladt at kopiere, distribuere eller bruge gratis eller for et symbolsk vederlag.

Artikel 3

Anvendelsesområde

1. Takografer skal installeres og anvendes i køretøjer, som er indregistreret i en medlemsstat, som anvendes til vejtransport af personer eller gods, og som 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 3, i forordning (EF) nr. 561/2006.

3. Medlemsstaterne kan fra anvendelsen af denne forordning undtage køretøjer, der anvendes til transportopgaver, der er blevet meddelt en undtagelse i overensstemmelse med i artikel 14, stk. 1, i forordning (EF) nr. 561/2006.

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

4. Femten år efter, at nyregistrerede køretøjer pålægges at have en takograf som fastsat i artikel 8, 9 og 10, skal køretøjer, der anvendes i en anden medlemsstat end den medlemsstat, der har indregistreret dem, udstyres med en sådan takograf.

5. Medlemsstater kan for national transport stille krav om, at der installeres og benyttes takografer i overensstemmelse med denne forordning i ethvert køretøj, for hvilket installering og benyttelse heraf ikke ellers er foreskrevet i stk. 1.

Artikel 4

Krav og data til registrering

1. Takografer, inklusive eksterne komponenter, takografkort og diagramark skal opfylde strenge tekniske og andre krav for at give mulighed for en korrekt gennemførelse af bestemmelserne i denne forordning.

2. Takografer og takografkort skal opfylde følgende krav.

De skal:

— registrere data vedrørende føreren, førerens aktivitet og køretøjet, der skal være nøjagtige og pålidelige

— være sikker navnlig for at garantere integriteten og oprindelsen af den kilde til data, der registreres af og uddrages fra køretøjsenheder og bevægelsessensorer

— være interoperabel mellem de forskellige generationer af køretøjsenheder og takografkort

— tillade effektiv kontrol af overholdelse af denne forordning og andre gældende retsakter

— være brugervenlig.

3. Digitale takografer skal registrere følgende oplysninger:

a) den tilbagelagte vejstrækning og køretøjets hastighed

b) tidsmåling

c) positionspunkter som omhandlet i artikel 8, stk. 1

d) førerens identitet

e) førerens aktivitet

f) kontrol-, kalibrerings- og takografreparationsdata, herunder værkstedets identitet

g) hændelser og fejl.

4. Analoge takografer skal mindst registrere de i stk. 3, litra a), b) og e), nævnte oplysninger.

5. Følgende kan til enhver tid gives adgang til data lagret på takografen og takografkortet:

a) de kompetente kontrolmyndigheder

b) den relevante transportvirksomhed, så den kan opfylde sine lovbestemte forpligtelser, navnlig dem, der nævnes i artikel 32 og 33.

6. Dataoverførslen gennemføres med mindst mulig forsinkelse for transportvirksomheder og førere.

7. Data, der registreres af takografen, og som kan overføres til eller fra takografen, enten trådløst eller elektronisk, skal udtrykkes i en form, der er kompatibel med offentligt tilgængelige protokoller som defineret i åbne standarder.

8. For at sikre, at takografer og takografkort overholder principperne og kravene i denne forordning og navnlig i denne artikel, vedtager Kommissionen ved hjælp af gennemførelsesretsakter detaljerede bestemmelser, der er nødvendige for den ensartede anvendelse af denne artikel, navnlig bestemmelser, der vedrører de tekniske midler til at opfylde disse krav. Disse gennemførelsesretsakter vedtages i overensstemmelse med undersøgelsesproceduren i artikel 42, stk. 3.

9. De i stk. 8 omhandlede detaljerede bestemmelser skal, når det er hensigtsmæssigt, bygge på standarder og skal sikre interoperabilitet og kompatibilitet mellem de forskellige generationer af køretøjsenheder og alle takografkort.

Artikel 5

Den digitale takografs funktioner

Digitale takografer skal garantere følgende funktioner:

- måling af hastighed og tilbagelagt afstand
- overvågning af førerens aktiviteter og kørestatus
- overvågning af indsættelse og udtagelse af takografkort
- registrering af manuel indlæsning foretaget af føreren
- kalibrering
- automatisk registrering af positionspunkter som omhandlet i artikel 8, stk. 1
- overvågning af kontrolaktiviteter
- afsløring og registrering af hændelser og fejl
- læsning af datalager og registrering og lagring i datalager
- læsning fra takografkort og registrering og lagring på takografkort
- visning på skærm, advarselssignaler, udskrivning og overførsel af data til eksterne enheder
- tidsjustering og måling
- fjernkommunikation
- forvaltning af virksomhedslåse
- indbyggede tester og selvtester.

Artikel 6

Visning på skærm og advarselssignaler

1. Oplysninger indeholdt i digitale takografer og takografkortet vedrørende køretøjets aktiviteter og førere og medførere skal vises på en klar, utvetydig og ergonomisk måde.

2. Følgende oplysninger skal vises:

- a) tid
 - hvis den aktuelle aktivitet er kørsel, førerens aktuelle sammenhængende køretid og aktuel kumuleret pausetid
 - hvis den aktuelle aktivitet er rådighed/andet arbejde/hvile eller pause, aktuel varighed af denne aktivitet (siden den valgte), og aktuel kumuleret pausetid
- b) funktionsmåde
- c) førerens aktivitet:
 - data vedrørende advarselssignaler
 - data vedrørende adgang via menu.

På skærmen kan vises supplerende oplysninger, forudsat at de tydeligt kan skelnes fra de i dette stykke krævede oplysninger.

3. Digitale takografer skal advare førere, når de afslører en hændelse og/eller fejl, og forud for og når den højeste tilladte sammenhængende køretid overskrides, med henblik på at lette overholdelsen af den relevante lovgivning.

4. Advarselssignaler skal være synlige og kan også være akustiske. Advarselssignaler skal have en varighed på mindst 30 sekunder, medmindre brugeren kvitterer for dem ved at trykke på en vilkårlig knap på takografen. Skærmen skal vise årsagen til advarselssignalet og skal vedblive hermed, indtil brugeren kvitterer ved at trykke på en bestemt knap eller angive en bestemt kommando på takografen.

5. For at sikre, at takografer overholder denne artikels krav til visning og advarselssignaler, vedtager Kommissionen ved hjælp af gennemførelsesretsakter detaljerede bestemmelser, der er nødvendige for den ensartede anvendelse af denne artikel. Disse gennemførelsesretsakter vedtages i overensstemmelse med undersøgelsesproceduren i artikel 42, stk. 3.

Artikel 7

Databeskyttelse

1. Medlemsstaterne sørger for, at behandlingen af personoplysninger i forbindelse med denne forordning udelukkende udføres med henblik på at kontrollere, at denne forordning og forordning (EF) nr. 561/2006 overholdes, i overensstemmelse med direktiv 95/46/EF og med 2002/58/EF og under tilsyn af medlemsstatens tilsynsmyndighed, jf. artikel 28 i direktiv 95/46/EF.

2. Medlemsstaterne sørger navnlig for, at personoplysninger er beskyttet mod andre anvendelser end dem, der hænger snævert sammen med denne forordning og forordning (EF) nr. 561/2006, i overensstemmelse med stk. 1 i forhold til:

— anvendelsen af et globalt satellitnavigationssystem (GNSS) til registrering af positionsdata som omhandlet i artikel 8

— anvendelsen af fjernkommunikation til kontrolformål som omhandlet i artikel 9

— anvendelsen af takografer med et interface som omhandlet i artikel 10

— den elektroniske udveksling af oplysninger om førerkort som omhandlet i artikel 31 og navnlig enhver grænseoverskridende udveksling af data med tredjelande

— transportvirksomheders opbevaring af optegnelser som omhandlet i artikel 33.

3. Digitale takografer udformes således, at privatlivets fred sikres. Kun data, som er nødvendige til denne forordnings formål, må behandles.

4. Køretøjers ejere, transportvirksomheder og eventuelt andre berørte enheder skal i givet fald opfylde de relevante bestemmelser om beskyttelse af personoplysninger.

KAPITEL II

INTELLIGENTE TAKOGRAFER

Artikel 8

Registrering af køretøjets position på visse punkter i løbet af den daglige arbejdsperiode

1. Med henblik på at lette kontrollen af overholdelsen af den relevante lovgivning skal køretøjets position registreres automatisk på følgende punkter eller på det punkt tættest ved sådanne steder, hvor satellitsignalet er til rådighed:

— stedet, hvor den daglige arbejdsperiode påbegyndes

— hver tredje times kumulerede køretid

— stedet, hvor den daglige arbejdsperiode afsluttes.

Til dette formål skal køretøjer, som registreres for første gang 36 måneder efter de i artikel 11 nævnte detaljerede bestemmelser ikrafttræden, have en takograf monteret, der er tilsluttet en lokaliseringstjeneste, der er baseret på et satellitnavigationssystem.

2. For så vidt angår opkoblingen af takografen til en lokaliseringstjeneste, der er baseret på et satellitnavigationssystem som nævnt i stk. 1, skal der kun bruges opkoblinger til tjenester, der bruger en gratis lokaliseringstjeneste. Kun positionsdata, der udtrykkes, når det er muligt, i geografiske koordinater for at fastsætte de i stk. 1 nævnte punkter lagres permanent i takografen. Positionsdata, der skal lagres midlertidigt for at give mulighed for den automatiske registrering af de i stk. 1 nævnte punkter eller bekræfte bevægelsessensoren, må ikke være tilgængelige for nogen bruger og skal automatisk slettes, når de ikke længere er påkrævet til disse formål.

Artikel 9

Tidlig fjernafsløring af mulig manipulation eller misbrug

1. For at gøre det lettere for de kompetente kontrolmyndigheder at foretage målrettede vejkontroller skal takografer, der installeres i køretøjer, som registreres for første gang 36 måneder efter de i artikel 11 nævnte detaljerede bestemmelser ikrafttræden, kunne kommunikere med disse myndigheder, medens køretøjet er i bevægelse.

2. Femten år efter, at nyregistrerede køretøjer pålægges at have en takograf, jf. nærværende artikel og artikel 8 og 10, udstyrer medlemsstaterne i behørigt omfang deres kontrolmyndigheder med udstyr til tidlig fjernafsløring, der er nødvendigt for at muliggøre den i nærværende artikel omhandlede datakommunikation, idet der tages højde for medlemsstaternes specifikke håndhævelseskrav og -strategier. Indtil da kan medlemsstaterne selv vælge, hvorvidt de udstyrer deres kontrolmyndigheder med sådant udstyr til tidlig fjernafsløring.

3. Den i stk. 1 nævnte kommunikation med takografen etableres udelukkende, når kontrolmyndighedernes udstyr anmoder herom. Det skal sikres således, at integriteten og ægtheden af data fra registreringen og kontroludstyret garanteres. Adgang til de kommunikerede data begrænses til kontrolmyndigheder, der er bemyndiget til at kontrollere overtrædelser af forordning (EF) nr. 561/2006 og af nærværende forordning, og til værksteder, for så vidt som det er nødvendigt at kontrollere takografens korrekte funktion.

4. Data, som udveksles i forbindelse med denne kommunikation, begrænses til de data, der er nødvendige af hensyn til de målrettede vejkontroller af køretøjer med en potentielt manipuleret eller misbrugt takograf. Sådanne data skal vedrøre følgende hændelser eller data, som takografen har registreret:

— det seneste forsøg på sikkerhedsbrud

- den længste afbrydelse af strømforsyning
- sensorfejl
- fejl i køredata
- køretøjsbevægelseskonflikt
- kørsel uden gyldigt kort
- isætning af kort under kørslen
- tidsjusteringsdata
- kalibreringsdata inkl. datoerne for de seneste to kalibreringer
- køretøjets registreringsnummer
- hastighed registreret af takografen.

5. De udvekslede data må udelukkende benyttes til kontrol af overholdelsen af denne forordning. De må ikke overføres til andre enheder end de myndigheder, der kontrollerer kørsels- og hvileperioder, og retsinstanter i forbindelse med en igangværende retslig procedure.

6. Dataene må kun lagres af kontrolmyndighederne, så længe vejkontrollen varer, og de slettes senest tre timer efter, at de er blevet kommunikeret, medmindre dataene viser mulig manipulation eller misbrug af takografen. Hvis manipulationen eller misbruget ikke bekræftes i løbet af den umiddelbart følgende vejkontrol, slettes de fremsendte data.

7. Transportvirksomheder, der betjener sig af køretøjerne, er ansvarlige for at oplyse førere om, at fjernkommunikation med henblik på tidlig afsløring af eventuel manipulation eller misbrug af takografer er mulig.

8. En fjernkommunikation med henblik på tidlig afsløring af den art, der beskrives i nærværende artikel, må under ingen omstændigheder føre til automatiske bøder eller sanktioner over for føreren eller transportvirksomheden. Den kompetente kontrolmyndighed kan på baggrund af de udvekslede data beslutte at kontrollere køretøjet og takografen. Resultatet af fjernkommunikationen er ikke til hinder for, at kontrolmyndighederne kan gennemføre tilfældige vejkontroller i henhold til det risikoklassificeringssystem, der er omhandlet i artikel 9 i direktiv 2006/22/EF.

Artikel 10

Interface med intelligente transportsystemer

Takograferne til køretøjer, som registreres for første gang 36 måneder efter de i artikel 11 nævnte detaljerede bestemmelser

ikrafttræden, kan være udstyret med et standardiseret interface, der gør, at de data, der registreres eller produceres af en takograf, kan bruges i driftstilstand af en ekstern anordning, forudsat at følgende betingelser er opfyldt:

- a) interfacet påvirker ikke ægtheden og integriteten af takografens data
- b) interfacet overholder de detaljerede bestemmelser i artikel 11
- c) den eksterne anordning, der er forbundet med interfacet, har først adgang til personoplysninger, herunder geolokaliseringssdata, efter bevisligt samtykke fra den fører, som dataene vedrører.

Artikel 11

Detaljerede bestemmelser for intelligente takografer

For at sikre, at intelligente takografer overholder principperne og kravene i denne forordning, vedtager Kommissionen ved hjælp af gennemførelsesretsakter detaljerede bestemmelser, der er nødvendige for den ensartede anvendelse af artikel 8, 9 og 10, bortset fra bestemmelser om takografens registrering af supplerende data. Disse gennemførelsesretsakter vedtages i overensstemmelse med undersøgelsesproceduren i artikel 42, stk. 3.

De i stk. 1 omhandlede detaljerede bestemmelser skal:

- a) for så vidt angår funktionerne i den intelligente takograf, som omhandlet i nærværende kapitel, omfatte de nødvendige krav til sikring af sikkerheden, nøjagtigheden og pålideligheden af de data, der leveres til takografen af satellitpositioneringstjenesten og den fjernkommunikationsteknologi, der er omhandlet i artikel 8 og 9
- b) specificere de forskellige betingelser og krav til satellitpositioneringstjenesten og fjernkommunikationsteknologien, der er omhandlet i artikel 8 og 9, enten uden for eller indbygget i takografen, og når de er uden for, specificere betingelserne for brugen af satellitpositioneringssignalet som en anden bevægelsessensor
- c) specificere de nødvendige standarder for det i artikel 10 nævnte interface. Sådanne standarder kan omfatte en bestemmelse om distributionen af adgangsrettigheder for førere, værksteder, transportvirksomheder og kontrolroller for de data, som takografen registrer, hvis kontrolroller skal bygge på en mekanisme til ægthedsbekræftelse/tilladelse, der er defineret for interfacet som f.eks. et certifikat for hvert adgangsniveau og med forbehold af den tekniske gennemførlighed heraf.

KAPITEL III

TYPEGODKENDELSE

Artikel 12

Ansøgninger

1. Fabrikanten eller deres agenter forelægger en ansøgning om typegodkendelse af køretøjsenheder, bevægelsessensorer, modeller af diagrammark eller takografkort hos de typegodkendelsesmyndigheder, som hver medlemsstat udpeger til dette formål.

2. Medlemsstaterne meddeler senest den 2. marts 2015 Kommissionen navn og kontaktoplysninger på de i stk. 1 omhandlede udpegede myndigheder og foretager derefter ajourføringer, når det er nødvendigt. Kommissionen offentliggør en fortegnelse over udpegede typegodkendelsesmyndigheder på sit websted og ajourfører den løbende.

3. En ansøgning om typegodkendelse ledsages af de relevante specifikationer, herunder nødvendig information om plomberingerne, og af certifikater vedrørende sikkerhed, funktion og interoperabilitet. Sikkerhedscertifikatet udstedes af et godkendt certificeringsorgan, der udpeges af Kommissionen.

Funktionscertifikater udstedes til fabrikanten af typegodkendelsesmyndigheden.

Interoperabilitetscertifikatet udstedes af ét enkelt laboratorium under Kommissionens myndighed og ansvar.

4. For så vidt angår takografer, deres relevante komponenter og takografkort:

a) sikkerhedscertifikatet certificerer følgende for køretøjsenheden, takografkort, bevægelsessensor og opkoblingen til GNSS-modtageren, når GNSS ikke er indbygget i køretøjsenheden:

i) opfyldelse af sikkerhedsmålene

ii) opfyldelse af følgende sikkerhedsfunktioner: identifikation og ægthedsbekræftelse, godkendelse, fortrolighed, ansvarlighed, integritet, revision, nøjagtighed og pålidelighed med hensyn til tjenesten

b) funktionscertifikatet certificerer, at den afprøvede genstand opfylder de relevante krav med hensyn til funktion, miljøegenskaber, elektromagnetisk kompatibilitetstræk, opfyldelse af fysiske krav og overholdelse af andre gældende standarder

c) interoperabilitetscertifikatet certificerer, at den afprøvede genstand er fuldt ud interoperabel med de nødvendige takografer eller takografkortmodeller.

5. Enhver ændring af takografens software eller hardware eller af arten af de til dens fremstilling anvendte materialer anmeldes, inden takografen tages i brug, til den myndighed, som har typegodkendt den. Denne myndighed bekræfter over for fabrikanten typegodkendelsens omfang eller kan kræve opdatering eller bekræftelse af de relevante funktions-, sikkerheds- og/eller interoperabilitetscertifikater.

6. For enhver type af køretøjsenheder, bevægelsessensorer, modeller af diagrammark eller takografkort må denne ansøgning kun fremsættes over for én medlemsstat.

7. Kommissionen vedtager ved hjælp af gennemførelsesretsakter detaljerede bestemmelser for en ensartet gennemførelse af denne artikel. Disse gennemførelsesretsakter vedtages i overensstemmelse med undersøgelsesproceduren i artikel 42, stk. 3.

Artikel 13

Meddelelse af typegodkendelse

En medlemsstat meddeler typegodkendelse for alle typer af køretøjsenheder, bevægelsessensorer, modeller af diagrammark eller takografkort, hvis disse overholder kravene i artikel 4 og 11, forudsat at 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 typegodkendelse af den medlemsstat, som meddelte den oprindelige typegodkendelse.

Artikel 14

Typegodkendelsesmærke

Medlemsstaterne tildeler ansøgeren et typegodkendelsesmærke svarende til en forud fastsat model for hver type af køretøjsenheder, bevægelsessensorer, modeller af diagrammark eller takografkort, de godkender i henhold til artikel 13 og bilag II. Sådanne modeller vedtages af Kommissionen ved gennemførelsesretsakter i overensstemmelse med undersøgelsesproceduren i artikel 42, stk. 3.

Artikel 15

Godkendelse eller afslag

De kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor ansøgningen om typegodkendelse er indgivet, sender for hver type af køretøjsenheder, bevægelsessensorer, modeller af diagrammark eller takografkort, de godkender, inden en måned en kopi af godkendelsesattesten ledsaget af kopier af de relevante specifikationer, herunder vedrørende plomberingerne, 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 16

Udstyrs overensstemmelse med typegodkendelsen

1. Konstaterer en medlemsstat, som har meddelt en typegodkendelse i henhold til artikel 13, at køretøjsenheder, bevægelsessensorer, diagramark eller takografkort med det tildelte typegodkendelsesmærke ikke svarer til den godkendte type, træffer den de nødvendige foranstaltninger til at sikre produktionens overensstemmelse med den godkendte type. Disse foranstaltninger kan i givet fald omfatte tilbagekaldelse af typegodkendelsen.

2. En medlemsstat, der har meddelt en typegodkendelse, skal tilbagekalde denne, såfremt de køretøjsenheder, bevægelsessensorer, diagramark eller takografkort, for hvilke der er meddelt typegodkendelse, må anses for ikke at være i overensstemmelse med denne forordning, eller hvis de ved anvendelsen udviser en fejl af generel karakter, der gør dem uegnet til deres formål.

3. Underrettes en medlemsstat, der har meddelt en typegodkendelse, af en anden medlemsstat om, at der foreligger et af de i stk. 1 eller 2 nævnte forhold, træffer den efter samråd med den underrettende 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, bevægelsessensorer, diagramark eller takografkort forhandles eller tages i brug. Det samme gælder i de i stk. 1 omhandlede tilfælde for køretøjsenheder, bevægelsessensorer, diagramark eller takografkort, 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 underretter medlemsstaternes kompetente myndigheder inden for en måned hinanden og Kommissionen om tilbagekaldelse af en typegodkendelse eller om andre foranstaltninger, der er truffet i overensstemmelse med stk. 1, 2 eller 3, samt om de grunde, der berettiger til disse foranstaltninger.

5. Bestrider den medlemsstat, der har meddelt en typegodkendelse, at de i stk. 1 og 2 omhandlede forhold, hvorom den er blevet underrettet, er til stede, bestræber de berørte 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 underretning, 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 fire månedersperiode en afgørelse, som de berørte medlemsstater underrettes om, og som samtidig meddeles de øvrige medlemsstater. Kommissionen fastsætter i hvert enkelt tilfælde fristen for iværksættelse af afgørelsen.

Artikel 17

Godkendelse af diagramark

1. En ansøger om typegodkendelse af en model til diagramark skal i ansøgningsskemaet præcisere, i hvilken eller i hvilke typer analoge takografer dette diagramark er beregnet til at anvendes, 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 hvilken eller i hvilke typer analoge takografer denne model af diagramark kan anvendes.

Artikel 18

Begrundelse af afgørelser om afslag

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

Artikel 19

Anerkendelse af typegodkendte takografer

Medlemsstaterne må ikke afslå indregistrering eller forbyde ibrugtagning eller anvendelse af køretøjer, der har en takograf monteret, med den begrundelse, at køretøjet har dette udstyr installeret, hvis udstyret er forsynet med det i artikel 14 nævnte typegodkendelsesmærke og med den i artikel 22, stk. 4, nævnte installationsplade.

Artikel 20

Sikkerhed

1. Fabrikanter skal konstruere, afprøve og løbende efterkontrollere køretøjsenheder, bevægelsessensorer og takografkort, som de producerer, for at afsløre svagheder, der opstår i alle faser af produktets levetid, og skal forhindre eller afbøde et muligt misbrug. Afprøvningshyppigheden fastlægges af den medlemsstat, der har udstedt godkendelsesattesten, inden for en frist på højst to år.

2. Til dette formål forelægger fabrikanterne den nødvendige dokumentation med henblik på en analyse af svagheder for det certificeringsorgan, der er nævnt i artikel 12, stk. 3.

3. Med henblik på stk. 1 skal det certificeringsorgan, der er omhandlet i artikel 12, stk. 3, foretage afprøvnings af køretøjsenheder, bevægelsessensorer og takografkort for at bekræfte, at kendte svagheder ikke kan misbruges af individer, som er i besiddelse af offentligt tilgængelig viden.

4. Hvis der under afprøvningerne som omhandlet i stk. 1 afsløres svagheder i systemets elementer (køretøjsenheder, bevægelsessensorer og takografkort), bringes disse elementer ikke på markedet. Hvis der afsløres svagheder under afprøvningerne omhandlet i stk. 3 ved elementer, der allerede er på markedet, underretter fabrikanten eller certificeringsorganet de kompetente myndigheder i den medlemsstat, der udstedte typegodkendelsen. Disse kompetente myndigheder træffer alle foranstaltninger, der er nødvendige til at sikre, at problemet afhjælpes, navnlig af fabrikanten, og underretter omgående Kommissionen om de afslørede svagheder og om de foranstaltninger, der påtænkes eller er truffet, herunder, når det er nødvendigt, tilbagekaldelse af typegodkendelsen i overensstemmelse med artikel 16, stk. 2.

Artikel 21

Praktisk afprøvning

1. Medlemsstaterne kan tillade praktisk afprøvning af takografer, som endnu ikke er typegodkendt. Medlemsstaterne skal gensidigt anerkende sådanne tilladelser til praktisk afprøvning.
2. Førere og transportvirksomheder, der deltager i en praktisk afprøvning, skal opfylde kravene i forordning (EF) nr. 561/2006. Førerne skal følge proceduren i denne forordnings artikel 35, 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 disse praktiske afprøvninger. Disse gennemførelsesretsakter vedtages i overensstemmelse med undersøgelsesproceduren i artikel 42, stk. 3.

KAPITEL IV

INSTALLERING OG KONTROL

Artikel 22

Installering og reparation

1. Installering og reparationer af takografer må kun foretages af installatører, værksteder eller køretøjsfabrikanter, som er autoriseret hertil af medlemsstaternes kompetente myndigheder i overensstemmelse med artikel 24.
2. Autoriserede installatører, værksteder eller køretøjsfabrikanter skal i overensstemmelse med de specifikationer, der indgår i den i artikel 15 nævnte typegodkendelsesattest, plomber takografen efter at have verificeret, at den fungerer korrekt, og navnlig på en måde, der sikrer, at ingen manipulerende anordninger kan forvanske eller ændre de registrerede data.
3. De autoriserede installatører, værksteder eller køretøjsfabrikanter forsyner de gennemførte plomberinger med et særligt mærke og indlæser desuden for digitale takografers vedkommende de elektroniske sikkerhedsdata, som gør det muligt at kontrollere deres rigtighed. Hver medlemsstats kompetente myndigheder sender Kommissionen en fortegnelse over de

anvendte mærker og elektroniske sikkerhedsdata samt de nødvendige oplysninger vedrørende de anvendte elektroniske sikkerhedsdata. Kommissionen giver medlemsstaterne adgang til disse oplysninger efter anmodning.

4. Med henblik på at certificere, at installeringen af takografen er sket i overensstemmelse med denne forordnings forskrifter, skal en installationsplade påsættes på en måde, så den er klart synlig og let tilgængelig.

5. Takografens komponenter skal være plomberet som specificeret i typegodkendelsescertifikatet. Enhver forbindelse til takografen, der er potentielt sårbar over for angreb, herunder forbindelsen mellem bevægelsessensoren og gearkasse, og installationspladen, når det er relevant, skal være plomberet.

En plombering kan kun fjernes eller brydes:

- af installatører eller værksteder, der er godkendt af de kompetente myndigheder i henhold til artikel 24 til reparation, vedligeholdelse eller rekalkibrering af takografen, eller af kontrolmedarbejdere, der er behørigt uddannet og, hvor det er påkrævet, bemyndiget til kontrolformål
- med henblik på reparation eller ændring af køretøjet, der påvirker plomberingen. I så tilfælde skal der om bord på køretøjet opbevares en skriftlig erklæring, der angiver den dato og det tidspunkt, hvor plomberingen blev brudt, og begrundelsen for, at plomberingen blev fjernet. Kommissionen udarbejder en standardformular til den skriftlige erklæring ved gennemførelsesretsakter.

I alle tilfælde skal plomberingerne erstattes af en autoriseret installatør eller et autoriseret værksted uden unødigt forsinkelse og senest syv dage efter, at de blev fjernet.

Inden plomberingerne erstattes, foretager et autoriseret værksted kontrol og kalibrering af takografen.

Artikel 23

Kontrol af takografer

1. Takograferne underkastes regelmæssig kontrol af autoriserede værksteder. Regelmæssige kontroller gennemføres mindst hvert andet år.
2. Ved den i stk. 1 omhandlede kontrol kontrolleres mindst følgende:
 - at takografen er korrekt monteret og hensigtsmæssig for køretøjet
 - at takografen fungerer korrekt
 - at takografen er forsynet med typegodkendelsesmærke
 - at installationspladen er påsat

- at alle plomberinger er intakte og effektive
- at der ikke er nogen manipulerende anordninger eller spor af brug af sådanne
- dækstørrelsen og den faktiske dækperiferi.

3. Værksteder udarbejder en kontrolrapport i de tilfælde, hvor uregelmæssigheder i takografens funktion måtte afhjælpes, uanset om dette sker ved en periodisk kontrol eller ved en kontrol gennemført på anmodning af den nationale kompetente myndighed. De fører en fortegnelse over alle udarbejdede kontrolrapporter.

4. Kontrolrapporterne opbevares i mindst to år fra det tidspunkt, hvor rapporten blev udfærdiget. Medlemsstaterne afgør, hvorvidt kontrolrapporterne skal opbevares eller sendes til den kompetente myndighed i løbet af den periode. I tilfælde, hvor kontrolrapporterne opbevares af værkstedet, stiller værkstedet efter anmodning fra den kompetente myndighed rapporter over udførte kontroller og kalibreringer i denne periode til rådighed.

Artikel 24

Autorisation af installatører, værksteder og køretøjsfabrikanter

1. Medlemsstaterne autoriserer, kontrollerer regelmæssigt og certificerer de installatører, værksteder og køretøjsfabrikanter, der kan udføre installation, eftersyn, kontrol og reparation af takografer.

2. Medlemsstaterne sikrer, at installatører, værksteder og køretøjsfabrikanter 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 behørigt uddannet
- b) det udstyr, som er nødvendigt for at udføre de relevante afprøvninger og opgaver, forefindes
- c) installatørerne, værkstederne og køretøjsfabrikanterne opfylder vandelskravet.

3. Der føres tilsyn med autoriserede installatører eller værksteder på følgende måde:

- a) autoriserede installatørers og værksteders procedurer for håndtering af takografen tilses mindst hvert andet år.

Tilsynet skal bl.a. målrettes mod de trufne sikkerhedsforholdsregler og håndteringen af værkstedskort. Medlemsstaterne kan foretage disse tilsyn uden at gennemføre et besøg på stedet

- b) der foretages også uanmeldte tekniske tilsyn hos autoriserede installatører og værksteder for at kontrollere de udførte kalibreringer, kontroller og installationer. Disse tilsyn skal årligt omfatte mindst 10 % af de autoriserede installatører og værksteder.

4. Medlemsstaterne og deres kompetente myndigheder træffer egnede foranstaltninger for at forhindre interessekonflikter mellem installatører og værksteder og transportvirksomheder. Navnlig i tilfælde af alvorlig risiko for interessekonflikter træffes der yderligere specifikke foranstaltninger for at sikre, at installatøren eller værkstedet overholder denne forordning.

5. Medlemsstaternes kompetente myndigheder meddeler årligt Kommissionen, om muligt elektronisk, fortegnelsen over autoriserede installatører og værksteder samt de kort, der er udstedt til disse. Kommissionen offentliggør disse fortegnelser på sit websted.

6. Medlemsstaternes kompetente myndigheder kan midlertidigt eller definitivt tilbagekalde autorisationen fra installatører, værksteder og køretøjsfabrikanter, som ikke opfylder deres forpligtelser i medfør af denne forordning.

Artikel 25

Værkstedskort

1. Værkstedskorts gyldighed må ikke overstige ét år. Når værkstedskortet skal fornyes, sikrer den kompetente myndighed, at kriterierne i artikel 24, stk. 2, opfyldes af installatøren, værkstedet eller køretøjsfabrikanten.

2. Den kompetente myndighed fornyer et værkstedskort senest 15 arbejdsdage efter, at den har modtaget en gyldig anmodning om fornyelse og al nødvendig dokumentation. Hvis et værkstedskort er beskadiget, bliver uanvendeligt, eller bortkommer eller stjæles, udsteder den kompetente myndighed et erstatningskort senest fem arbejdsdage efter at have modtaget en udførligt begrundet anmodning herom. De kompetente myndigheder fører en fortegnelse over bortkomne, stjålne og defekte kort.

3. Hvis en medlemsstat tilbagekalder autorisationen fra installatører, værksteder eller køretøjsfabrikanter, jf. artikel 24, tilbagekalder den også de værkstedskort, der er udstedt til disse.

4. Medlemsstaterne træffer alle nødvendige foranstaltninger for at forhindre forfalskning af de værkstedskort, der udstedes til autoriserede installatører, værksteder og køretøjsfabrikanter.

KAPITEL V

FØRERKORT

Artikel 26

Udstedelse af førerkort

1. Førerkort udstedes på førerens anmodning af den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor føreren har sin sædvanlige bopæl. De udstedes senest en måned efter, at den kompetente myndighed har modtaget anmodningen og al nødvendig dokumentation.

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 erhvervmæssigt tilhørsforhold eller, hvis der er tale om en person uden erhvervmæssigt tilhørsforhold, på grund af et privat tilhørsforhold med snævre bånd mellem personen og det sted, hvor vedkommende bor.

En person, som har erhvervmæssigt tilhørsforhold på et sted, der er forskelligt fra det sted, hvor vedkommende har privat tilhørsforhold, 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 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. I behørigt begrundede og ekstraordinære tilfælde kan medlemsstater udstede et midlertidigt førerkort, der ikke kan fornyes, og som er gyldigt i højst 185 dage for en fører, som ikke har sin sædvanlige bopæl i en medlemsstat eller i en stat, som er kontraherende part i AETR-overenskomsten, forudsat at en sådan fører er i et arbejdsmarkedsretligt forhold med en virksomhed, som er etableret i den udstedende medlemsstat, og, for så vidt som Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009⁽¹⁾ finder anvendelse, præsenterer en førerattest som omhandlet i nævnte forordning.

Kommissionen overvåger på grundlag af data fra medlemsstaterne nøje anvendelsen af dette stykke. Den aflægger hvert andet år rapport om sine resultater til Europa-Parlamentet og Rådet og undersøger navnlig, hvorvidt midlertidige førerkort har nogen negative virkninger på arbejdsmarkedet, og hvorvidt midlertidige

kort normalt udstedes til navngivne førere ved mere end en lejlighed. Kommissionen kan om nødvendigt forelægge et passende forslag til retsakt for at revidere dette stykke.

5. De kompetente myndigheder i den udstedende medlemsstat træffer egnede foranstaltninger for at sikre sig, at ansøgeren ikke i forvejen besidder et gyldigt førerkort, og de forsyner førerkortet med førerens personoplysninger og sørger for, at data er synlige og sikre.

6. Førerkortet må højst være gyldigt i fem år.

7. 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 hurtigst muligt kortet tilbage til myndighederne i den udstedende medlemsstat og meddeler grunden til tilbagekaldelsen eller inddragelsen. Hvis tilbagesendelsen af kortet ventes at tage længere tid end to uger, informerer den medlemsstat, der tilbagekalder eller inddrager det, den udstedende medlemsstat inden for disse to uger om grunden til tilbagekaldelsen eller inddragelsen.

8. Medlemsstaterne træffer alle nødvendige foranstaltninger for at forhindre forfalskning af førerkort.

9. Denne artikel er ikke til hinder for, at en medlemsstat kan udstede et førerkort til en fører, der har sin sædvanlige bopæl i en del af den pågældende medlemsstats område, hvor traktaten om Den Europæiske Union og traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde ikke finder anvendelse, forudsat at de relevante bestemmelser i denne forordning finder anvendelse i sådanne tilfælde.

Artikel 27

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 28

Fornyelse af førerkort

1. Når føreren ønsker at forny sit førerkort, indsender vedkommende en anmodning herom til de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor vedkommende har sin sædvanlige bopæl, senest 15 arbejdsdage, inden kortet udløber.

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 72).

2. Såfremt, i tilfælde af fornyelser, medlemsstaten, hvor føreren har sin sædvanlige bopæl, er forskellig fra den medlemsstat, der udstedte vedkommendes nuværende førerkort, og såfremt førstnævnte medlemsstats myndigheder bliver anmodet om at forny førerkortet, underretter disse myndigheder de myndigheder, der udstedte det tidligere kort, om grunden til fornyelsen.

3. Hvis der indgives anmodning om fornyelse af et kort, der udløber inden for kort tid, udsteder den kompetente myndighed et nyt kort inden udløbsdatoen, såfremt anmodningen herom er blevet indsendt inden for den i stk. 1 fastsatte frist.

Artikel 29

Stjålne, bortkomne eller beskadigede førerkort

1. Udstedende myndigheder fører register over udstedte, stjålne, bortkomne eller 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 vedkommende har sin sædvanlige bopæl. Tyveri af førerkort skal behørigt anmeldes til de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor tyveriet fandt sted.

3. Enhver 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 føreren inden for en frist på syv kalenderdage anmode de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor vedkommende har sin sædvanlige bopæl, om et nyt kort. Disse myndigheder udsteder et erstatningskort senest otte 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 det sted, hvor det har base, såfremt føreren kan godtgøre, at det er umuligt for ham at forevise eller anvende kortet i denne periode.

Artikel 30

Gensidig anerkendelse og udskiftning af førerkort

1. Medlemsstaterne anerkender gensidigt de førerkort, de udsteder.

2. Når indehaveren af et gyldigt førerkort, der er udstedt af en anden medlemsstat, flytter sin sædvanlige bopæl til en anden medlemsstat, kan den pågældende anmode om at få sit kort udskiftet med et tilsvarende førerkort. Den medlemsstat, der foretager udskiftningen, undersøger, om det forelagte kort fortsat er gyldigt.

3. De medlemsstater, der foretager udskiftningen, 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 udskifter et førerkort, registreres denne erstatning eller udskiftning samt alle efterfølgende erstatninger eller udskiftninger i denne medlemsstat.

Artikel 31

Elektronisk udveksling af oplysninger om førerkort

1. For at sikre, at en ansøger ikke allerede besidder et gyldigt førerkort som omhandlet i artikel 26, fører medlemsstaterne nationale elektroniske registre med følgende oplysninger om førerkort, herunder de i artikel 26, stk. 4, omhandlede førerkort, i en periode, som mindst svarer til disse korts gyldighedsperiode:

— førerens efternavn og fornavn

— førerens fødselsdato og eventuelt fødested

— det gyldige kørekorts nummer og udstedelsesland (hvis dette er relevant)

— førerkortets status

— nummer på førerkort.

2. Kommissionen og medlemsstaterne træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de elektroniske registre er sammenkoblede og tilgængelige i hele Unionen ved hjælp af meddelelssystemet TACHOnet, jf. henstilling 2010/19/EU, eller et kompatibelt system. Anvendes der et kompatibelt system, skal udveksling af elektroniske data med alle andre medlemsstater være mulig via meddelelssystemet TACHOnet.

3. I forbindelse med udstedelse, erstatning og om nødvendigt fornyelse 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 vedtager 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 i overensstemmelse med undersøgelsesproceduren i artikel 42, stk. 3.

KAPITEL VI

BRUGSFORSKRIFTER

Artikel 32

Korrekt brug af takografer

1. Transportvirksomheder og førere sørger for, at de digitale takografer fungerer og anvendes korrekt, og det samme gælder for førerkort. Transportvirksomheder og førere, der anvender analoge takografer, sørger for, at de fungerer korrekt, og at diagramarkene anvendes korrekt.

2. Digitale takografer må ikke indstilles på en sådan måde, at de automatisk skifter til en bestemt aktivitetstype, når køretøjets motor eller tænding er slået fra, medmindre føreren fortsat manuelt kan vælge den korrekte aktivitetstype.

3. Det er forbudt at forfalske, skjule, fjerne eller ødelægge data, der er registreret på diagramarket eller lagret i takografen eller førerkortet, samt udskrifter fra takografen. Det er også forbudt at manipulere med takografen, diagramarket eller førerkortet, således at data og/eller udskrevne oplysninger forfalskes, fjernes eller ødelægges. Der må ikke i køretøjet findes indretninger, som kan anvendes til dette formål.

4. Køretøjer må ikke have mere end en takograf monteret, undtagen når der er tale om praktisk afprøvning som nævnt i artikel 21.

5. Medlemsstaterne skal forbyde fremstilling, distribution, annoncering og/eller salg af genstande, der er konstrueret og/eller beregnet til at manipulere takografer.

Artikel 33

Transportvirksomheders ansvar

1. Transportvirksomheder er ansvarlig for at sikre, at deres førere er behørigt uddannet og har modtaget de nødvendige instrukser for så vidt angår takografers korrekte funktion, det være sig digitale eller analoge takografer, foretager regelmæssig kontrol for at sikre, at deres førere anvender takograferne korrekt, og må ikke give deres førere nogen direkte eller indirekte incitamenter, der kan tilskynde til misbrug af takografer.

Transportvirksomheder udleverer til førerne af køretøjer, som er udstyret med analoge takografer, et tilstrækkeligt antal

diagramark, idet der tages hensyn til diagramarkenes individuelle karakter, tjenestens varighed og det eventuelle behov for at erstatte eventuelt beskadigede diagramark eller diagramark, der er inddraget af en dertil bemyndiget kontrolmedarbejder. Transportvirksomheder 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 et køretøj er udstyret med en digital takograf, sørger transportvirksomheden og føreren under hensyn til tjenestens varighed for, at udskrift af data fra takografen på en kontrolmedarbejders anmodning kan foretages korrekt i tilfælde af kontrol.

2. Transportvirksomheder opbevarer diagramark og udskrifter, når der er lavet udskrifter for at efterkomme artikel 35, 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. Transportvirksomheder giver også kopier af data, der er overført fra førerkortene, til de berørte førere, som anmoder herom, samt udskrifter af disse kopier. Diagramark, udskrifter og overførte data forevises på anmodning af eller udleveres til en dertil bemyndiget kontrolmedarbejder.

3. Transportvirksomheder holdes ansvarlig for overtrædelser af denne forordning begået af deres førere eller af førere, der er til deres rådighed. Medlemsstaterne kan imidlertid gøre et sådant ansvar betinget af transportvirksomhedens overtrædelse af stk. 1, første afsnit, i denne artikel og artikel 10, stk. 1 og 2, i forordning (EF) nr. 561/2006.

Artikel 34

Anvendelse af førerkort og diagramark

1. Førerne anvender diagramark eller førerkort 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 beskytter på passende måde diagramark og førerkort og må ikke anvende tilsmudsede eller beskadigede diagramark eller førerkort.

3. Når en fører har forladt køretøjet og derfor er ude af stand til at betjene den på selve køretøjet monterede takograf, skal de i stk. 5, litra b), nr. ii), iii) og iv), nævnte tidsrum:

a) hvis køretøjet har en analog takograf monteret, noteres på diagramarket ved hjælp af håndskrevne angivelser, automatiske optegnelser eller på anden vis, således at de er let læselige, og uden at diagramarket tilsmuds, eller

b) hvis køretøjet har en digital takograf monteret, indlæses på førerkortet ved hjælp af takografens manuelle indlæsningsmulighed.

Medlemsstaterne må ikke pålægge førere et krav om at forelægge formularer, der bekræfter deres aktiviteter, når de har forladt køretøjet.

4. Når der er mere end en fører i et køretøj, der har en digital takograf monteret, sørger hver fører for, at dennes førerkort anbringes det rigtige sted i takografen.


Når der er mere end en fører i et køretøj, der har en analog takograf monteret, foretager førerne de nødvendige udskiftninger af diagrammarkene, således at de relevante oplysninger optegnes på diagramarket for den fører, der til enhver tid fører køretøjet.


5. Førere skal:


a) sørge for, at den tid, der registreres på diagramarket, stemmer overens med den officielle tid i det land, hvor køretøjet er registreret

b) betjene takografens indstillingsanordning på en sådan måde, at følgende tider optegnes særskilt og klart:

i) under tegnet : køretid

ii) under tegnet : »andet arbejde«: anden aktivitet end kørsel, som defineret i artikel 3, litra a), i direktiv 2002/15/EF, 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 i et køretøj, der har en analog takograf monteret, skal anføre følgende oplysninger på sit diagramark:

a) ved begyndelsen af diagramarkets benyttelse: førerens efternavn og fornavn

b) ved begyndelsen og slutningen af diagramarkets benyttelse: tidspunkt og sted

c) registreringsnummer på det køretøj, som er anvist føreren, til den første tur, der er noteret på diagramarket, og derefter i rækkefølge, såfremt der skiftes køretøj under benyttelsen af diagramarket

d) kilometertællerens stand

i) inden den første tur, der er noteret på diagramarket

ii) ved slutningen af den sidste tur, der er noteret på diagramarket

iii) hvis der skiftes køretøj i løbet af arbejdsdagen (det foregående køretøjs tæller og det nye køretøjs tæller)

e) tidspunktet for ethvert skift af køretøj.

7. Føreren indlæser i den digitale takograf nationalitetsmærket for de lande, hvori den daglige arbejdsperiode begynder og slutter. 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 om disse detaljerede geografiske betegnelser.

Førerne pålægges ikke at indlæse de i første afsnit, første punktum, omhandlede oplysninger, hvis takografen automatisk registrerer positionsdata i overensstemmelse med artikel 8.

Artikel 35

Beskadigede førerkort og diagramark

1. Beskadiges et diagramark, som indeholder optegnelser, eller et førerkort, opbevarer førerne det beskadigede diagramark eller førerkort sammen med de reservered diagramark, som erstatter det.

2. Hvis førerkortet beskadiges, bliver uanvendeligt, bortkommer eller stjæles, skal føreren:

a) ved kørselens 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 34, stk. 5, litra b), nr. ii), iii) og iv)

- b) ved kørselens afslutning udskrive oplysningerne om de perioder, som takografen har registreret, anføre eventuelle perioder med andet arbejde, rådighedstid og hvil efter den udskrift lavet ved kørselens begyndelse, når disse ikke er registreret af takografen, og anføre oplysninger på dette dokument, som gør det muligt at identificere føreren (navn, nummer på førerkort eller kørekort), samt førerens underskrift.

Artikel 36

Registreringer, som føreren skal medbringe

1. Føreren af et køretøj, som har en analog takograf monteret, skal på en dertil bemyndiget kontrolmedarbejders anmodning kunne forevise:

- i) diagramarkene for den pågældende dag og de diagramark, føreren 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 denne forordning og forordning (EF) nr. 561/2006.

2. Føreren af et køretøj, som har en digital takograf monteret, skal på en dertil bemyndiget kontrolmedarbejders anmodning 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 denne 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 en analog takograf monteret.

3. En dertil bemyndiget kontrolmedarbejder kan kontrollere overholdelsen af forordning (EF) nr. 561/2006 ved at analysere diagramarkene og de viste, udskrevne eller overførte data, som er registreret af takografen eller førerkortet, eller, hvis dette ikke er muligt, ethvert andet dokument, der begrundet manglende overholdelse af en bestemmelse, jf. nærværende forordnings artikel 29, stk. 2 og artikel 37, stk. 2.

Artikel 37

Procedure i tilfælde af funktionsfejl i apparatet

1. Opstår der driftsforstyrrelse, eller fungerer en takograf mangelfuldt, skal transportvirksomheden, så snart omstændighederne tillader det, lade det reparere af en autoriseret installatør eller et autoriseret værksted.

Kan tilbagekomst til transportvirksomhedens hjemsted først ske mere end en uge efter den dag, på hvilken driftsforstyrrelsen indtrådte, eller hvor den mangelfulde funktion blev konstateret, skal reparationen foretages undervejs.

Medlemsstaterne skal inden for rammerne af artikel 41 bestemme, at de kompetente myndigheder kan forbyde anvendelse af køretøjet, hvis en driftsforstyrrelse eller en mangelfuld funktion ikke er afhjulpet i henhold til dette stykkes første og andet afsnit, såfremt dette er i overensstemmelse med den pågældende medlemsstats nationale lovgivning.

2. Udviser takografen en driftsforstyrrelse eller en mangelfuld funktion, skal føreren nedfælde data, der gør det muligt at identificere den pågældende (navn, nummer på førerkort eller kørekort), herunder en underskrift, samt oplysninger om de forskellige tidsperioder, såfremt takografen 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

HÅNDHÆVELSE OG SANKTIONER

Artikel 38

Kontrolmedarbejdere

1. Med henblik på effektivt at kunne kontrollere, at denne forordning overholdes, skal alle dertil bemyndigede kontrolmedarbejdere disponere over tilstrækkeligt udstyr og passende lovmæssige beføjelser, således at de kan udføre deres opgaver i overensstemmelse med denne forordning. Dette udstyr omfatter navnlig:

- a) kontrolkort, der giver adgang til data, som er registreret i takografer og i takografkort og eventuelt i værkstedskort
- b) de nødvendige redskaber til at overføre datafiler fra køretøjsenheder og takografkort og til at kunne analysere sådanne datafiler og udskrifter fra digitale takografer kombineret med diagramark eller kort fra analoge takografer.

2. Hvis kontrolmedarbejdere efter at have foretaget en kontrol finder tilstrækkeligt belæg for en rimelig mistanke om svig, har de beføjelser til at dirigere køretøjet hen til et autoriseret værksted med henblik på at foretage yderligere afprøvninger, navnlig for at kontrollere, at takografen:

- a) fungerer korrekt
- b) registrerer og lagrer data korrekt, og at kalibreringsparametrene er korrekte.

3. Kontrolmedarbejdere skal have beføjelser til at anmode autoriserede værksteder om at foretage de i stk. 2 omhandlede afprøvninger og specifikke afprøvninger til afsløring af, om der findes manipulerende anordninger. Hvis der afsløres manipulerende anordninger, kan apparatet, herunder selve anordningen, køretøjsenheden eller dens komponenter samt førerkortet fjernes fra køretøjet og kan anvendes som bevismateriale i overensstemmelse med nationale procesreglementer vedrørende håndteringen af sådant bevismateriale.

4. Kontrolmedarbejdere gør, når det er relevant, brug af muligheden for at kontrollere takografer og førerkort, som befinder sig på stedet, under en kontrol hos virksomheder.

Artikel 39

Uddannelse af kontrolmedarbejdere

1. Medlemsstaterne sørger for, at kontrolmedarbejdere får en passende uddannelse i at analysere de registrerede data og kontrollere takografer for således at opnå effektiv og harmoniseret kontrol og håndhævelse.

2. Medlemsstaterne oplyser Kommissionen om kravene til deres kontrolmedarbejders uddannelse senest den 2. september 2016.

3. Kommissionen vedtager ved hjælp af gennemførelsesretsakter foranstaltninger, der omfatter en nærmere beskrivelse af indholdet af kontrolmedarbejders grundlæggende uddannelse og efter- og videreuddannelse, herunder uddannelse vedrørende teknikker med henblik på at målrette kontrol og afsløre manipulerende indretninger og svig. Disse foranstaltninger skal omfatte retningslinjer for at lette gennemførelsen af de relevante bestemmelser i denne forordning og i forordning (EF) nr. 561/2006. Disse gennemførelsesretsakter vedtages i overensstemmelse med undersøgelsesproceduren i artikel 42, stk. 3.

4. Medlemsstaterne medtager det af Kommissionen nærmere beskrevne indhold af den uddannelse, kontrolmedarbejderne har fået.

Artikel 40

Gensidig bistand

Medlemsstaterne yder hinanden bistand til forordningens gennemførelse og kontrollen dermed.

Inden for rammerne af denne gensidige bistand tilsender medlemsstaternes kompetente myndigheder navnlig regelmæssigt hinanden alle tilgængelige oplysninger om overtrædelser af denne forordning begået af installatører og værksteder, forskellige former for manipulation samt eventuelle sanktioner, som pålægges for disse overtrædelser.

Artikel 41

Sanktioner

1. Medlemsstaterne fastsætter i overensstemmelse med nationale forfatningsmæssige ordninger bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af denne forordning og træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de gennemføres. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen, have en afskrækkende virkning, ikke medføre forskelsbehandling og skal være i overensstemmelse med de overtrædelseskategorier, der er fastlagt i direktiv 2006/22/EF.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen disse foranstaltninger og sanktionsbestemmelser senest den 2. marts 2016. De skal oplyse Kommissionen om eventuelle efterfølgende ændringer af disse foranstaltninger.

KAPITEL VIII

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 42

Udvalg

1. Kommissionens bistås af et udvalg. Dette udvalg er et udvalg i betydningen i forordning (EU) nr. 182/2011.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 4 i forordning (EU) nr. 182/2011.

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

Afgiver udvalget ikke nogen udtalelse, vedtager Kommissionen ikke udkastet til gennemførelsesretsakt, og artikel 5, stk. 4, tredje afsnit, i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendes.

Når udvalgets udtalelse skal indhentes ved en 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 43

Takografforum

1. Der oprettes et takografforum for at fremme dialogen om tekniske spørgsmål vedrørende takografer blandt medlemsstaternes eksperter, medlemmer af det i artikel 42 omhandlede udvalg og eksperter fra tredjelande, som anvender takografer i medfør af AETR-overenskomsten.

2. Medlemsstaterne bør som eksperter til takografforummet udnævne de eksperter, der deltager i det udvalg, der er omhandlet i artikel 42.

3. Takografforummet skal være åbent for deltagelse af eksperter fra interesserede tredjelande, der er kontraherende parter i AETR-overenskomsten.

4. Interessenter, repræsentanter for køretøjsfabrikanter, takograffabrikanter, arbejdsmarkedets parter og Den Europæiske Tilsynsførende for Databeskyttelse opfordres til at deltage i takografforrummet.
5. Takografforrummet vedtager selv sin forretningsorden.
6. Takografforrummet mødes mindst én gang om året.

Artikel 44

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 den 2. marts 2015.

Artikel 45

Ændring af forordning (EF) nr. 561/2006

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

- 1) I artikel 3 indsættes følgende litra efter litra a):

»aa) køretøjer eller kombinationer af køretøjer med en største tilladt totalvægt på ikke over 7,5 ton, der benyttes til transport af materiel, udstyr eller maskiner, som føreren benytter til udøvelsen af sit erhverv, og som kun benyttes inden for en radius af 100 km fra virksomhedens hjemsted, dog kun på den betingelse, at kørslen af køretøjet ikke er førerens hovedaktivitet«.

- 2) I artikel 13, stk. 1, foretages følgende ændringer:

a) I litra d), f) og p) erstattes ordene »50 kilometer« eller »50 km« af »100 km«.

- b) Litra d), første afsnit, affattes således:

»d) køretøjer eller en kombination af køretøjer med en største tilladt totalvægt på ikke over 7,5 ton, som benyttes af befordringspligtige virksomheder, jf. definitionen i artikel 2, nr. 13), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 97/67/EF af 15. december 1997 om fælles regler for udvikling af Fællesskabets indre marked for posttjenester og forbedring af disse tjenesters kvalitet (*), til at omdele forsendelser som led i befordringspligten.

(*) EFT L 15 af 21.1.1998, s. 14.»

Artikel 46

Overgangsforanstaltninger

For så vidt gennemførelsesretsakterne, der er omhandlet i denne forordning, ikke er blevet vedtaget, så de kan finde anvendelse på tidspunktet for denne forordnings anvendelse, finder bestemmelserne i forordning (EØF) nr. 3821/85, herunder i bilag I B, fortsat anvendelse som overgangsforanstaltning indtil datoen for anvendelsen af de i denne forordning omhandlede gennemførelsesretsakter.

Artikel 47

Ophævelse

Forordning (EØF) nr. 3821/85 ophæves. Henvisninger til den ophævede forordning gælder som henvisninger til nærværende forordning.

Artikel 48

Ikrafttræden

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

Den anvendes med forbehold af overgangsforanstaltningerne i artikel 46 med virkning fra den 2. marts 2016. Dog anvendes artikel 24, 34 og 45 med virkning fra den 2. marts 2015.

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

Udfærdiget i Strasbourg, den 4. februar 2014.

På Europa-Parlamentets vegne

M. SCHULZ

Formand

På Rådets vegne

E. VENIZELOS

Formand

BILAG I

FORSKRIFTER FOR KONSTRUKTION, AFPRØVNING, INSTALLERING OG EFTERSYN FOR ANALOG
TAKOGRAFER

I. DEFINITIONER

I dette bilag forstås der ved:

a) »kontrolapparat« eller »analog takograf«:

udstyr, der er bestemt til installering i køretøjer for hel- eller halvautomatisk at vise og registrere de nærmere oplysninger om sådanne køretøjers kørsel samt de nærmere oplysninger vedrørende deres føreres bestemte aktivitetsperioder

b) »kontrolapparatets konstant«:

karakteristisk størrelse, som angiver den værdi af indgangssignalet, som er nødvendig til indikation og optegnelse af en tilbagelagt vejstrækning på 1 km; denne konstant udtrykkes i omdrejninger pr. km ($k = \dots$ omdr/km) eller i impulser pr. km ($k = \dots$ imp/km)

c) »køretøjets vejdrejetal«:

karakteristisk størrelse, der angiver talværdien af det udgangssignal, der udgår fra den med køretøjets kontrolapparat forbundne kontaktanordning (i nogle tilfælde udtaget fra gearkassen, i andre tilfælde fra hjulakselen) ved en under de normale afprøvningsbetingelser tilbagelagt vejstrækning på 1 km (sml. afsnit VI, punkt 4, i nærværende bilag). Vejdrejetallet udtrykkes i omdrejninger pr. km ($w = \dots$ omdr/km) eller i impulser pr. km ($w = \dots$ imp/km)

d) »køretøjets effektive hjulperiferi«:

middelværdien af den af hvert drivhjul ved en fuld omdrejning tilbagelagte vejstrækning. Målingen af disse vejstrækninger skal foregå under de normale afprøvningsbetingelser (sml. afsnit VI, punkt 4, i nærværende bilag) og udtrykkes i følgende form: $1 = \dots$ mm.

II. ALMINDELIGE FUNKTIONSKRITERIER FOR KONTROLAPPARATET

Apparatet skal optegne følgende oplysninger:

1. den af køretøjet tilbagelagte vejstrækning
2. køretøjets hastighed
3. køretiden
4. de øvrige arbejds- og rådighedstider
5. arbejdsafbrydelser og de daglige hviletider
6. åbning af kassen, som indeholder diagramarket
7. for elektroniske kontrolapparater, hvorved forstås udstyr, hvor signalerne fra vejstræknings- og hastighedssensoren transmitteres elektrisk, enhver afbrydelse, der varer længere end 100 millisekunder, i kontrolapparatets strømtilførsel (belysning undtaget), i vejstræknings- og hastighedssensorens strømtilførsel samt enhver afbrydelse af signalforbindelsen til sensoren.

I køretøjer, der føres af to førere, skal kontrolapparatet være således indrettet, at de under stk. 1, punkt 3, 4 og 5 opførte tidsgrupper kan optegnes for de to førere samtidig, men hver for sig på to forskellige diagramark.

III. KONSTRUKTIONSNORMER FOR KONTROLAPPARATET

a) Almindelige bestemmelser

1. For kontrolapparatet er følgende udstyr foreskrevet:

1.1. Indikationsanordninger:

- for vejstrækningen (kilometertæller)
- for hastigheden (speedometer)
- for tiden (ur).

1.2. Skriveanordninger:

- til optegnelse af de tilbagelagte vejstrækninger
- til optegnelse af hastigheden
- til optegnelse, ved en eller flere anordninger, af tiden i henhold til litra c), punkt 4.

1.3. En markeringsanordning, som på diagramarket særskilt viser:

- enhver åbning af den kasse, som indeholder diagramarket
- for elektroniske kontrolapparater, som defineret i afsnit II, stk. 1, punkt 7, enhver afbrydelse, der varer længere end 100 millisekunder, i strømtilførslen til kontrolapparatet (belysning undtaget) senest ved gentilslutning af strømtilførslen
- for elektroniske kontrolapparater som defineret i afsnit II, stk. 1, punkt 7, en afbrydelse, der varer længere end 100 millisekunder, i vejstræknings- og hastighedssensorens strømtilførsel samt enhver afbrydelse af signalforbindelsen til sensoren.

2. Eventuelt forhåndenværende indretninger i apparatet ud over de i punkt 1 opførte må hverken forstyrre de foreskrevne anordningers fejlfri funktion eller aflæsningen af dem.

Apparatet skal forelægges til typegodkendelse med disse eventuelt tilstedeværende ekstra indretninger.

3. Materialer

3.1. Alle kontrolapparatets komponenter skal bestå af materialer af tilstrækkelig stabilitet og mekanisk styrke samt af tilstrækkelig elektrisk og magnetisk konstans.

3.2. Enhver ændring af en af apparatets komponenter eller af arten af de til dets fremstilling anvendte materialer skal, inden apparatet tages i brug, godkendes af den myndighed, som har typegodkendt apparatet.

4. Måling af den tilbagelagte vejstrækning

De tilbagelagte vejstrækninger kan måles og opregnes

- ved fremadkørsel og ved bakning, eller
- ved fremadkørsel alene.

Den eventuelle optegnelse af de tilbagelagte vejstrækninger ved bakning må på ingen måde skade de øvrige optegnelser klarhed og nøjagtighed.

5. Måling af hastigheden

5.1. Hastighedsmålerens måleområde fastlægges i typegodkendelsen.

5.2. Måleapparatets egenfrekvens og dæmpning skal være således afpasset, at indikationen og optegnelsen af hastigheden i måleområdet kan følge accelerationer på indtil 2 m/s^2 inden for den tilladte tolerance.

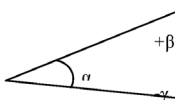
6. Måling af tiden (ur)
 - 6.1. Urets indstillingsanordning skal være anbragt i en kasse, som indeholder diagramarket, og hvis åbning til enhver tid registreres automatisk på diagramarket.
 - 6.2. Drives diagramarket af urværket, skal urets fejlfri gangtid, efter at det er trukket helt op, være mindst 10 % længere end diagramarkets eller arkenes maksimale optegnelsestid.
 7. Belysning og beskyttelse
 - 7.1. Indikationsanordningerne skal være forsynet med en ikke blændende belysningsanordning.
 - 7.2. Under normale driftsbetingelser skal alle apparatets indvendige dele være beskyttet mod fugt og støv. Desuden skal de ved plomberbare kasser være beskyttet mod indgreb.
- b) Indikationsanordninger
1. Vejstrækningsmålet (kilometertæller)
 - 1.1. Størrelsen af vejstrækningsmålerens mindste måleenhed skal andrage 0,1 km. De cifre, der angiver hektometer, skal klart kunne skelnes fra dem, der angiver hele kilometer.
 - 1.2. Vejstrækningsmålerens cifre skal være let læselige og have en synlig højde på mindst 4 mm.
 - 1.3. Kilometertælleren skal kunne angive op til mindst 99 999,9 km.
 2. Hastighedsmåler (speedometer)
 - 2.1. Inden for måleområdet skal hastighedsskalaen være opdelt ensartet i afsnit på 1, 2, 5 eller 10 km/t. Skalaindelingens hastighedsværdi (delestregsafstand) må ikke overstige 10 % af skalasluthastigheden.
 - 2.2. Det uden for måleområdet liggende indikationsområde behøver ikke at være forsynet med cifre.
 - 2.3. Den til en hastighedsændring på 10 km/t svarende delestregsafstand må ikke være mindre end 10 mm.
 - 2.4. På et viserinstrument må afstanden mellem viser og skala ikke overstige 3 mm.
 3. Tidsmålerinstrument (ur)

Tidsmåleren skal kunne aflæses, uden at apparatet behøver at åbnes, og aflæsningen skal være sikker, let og utvetydig.
- c) Skriveanordninger
1. Almindelige bestemmelser
 - 1.1. Hvert apparat skal, uafhængigt af diagramarkets form (strimmel eller skive), have en markering, der muliggør en korrekt indlægning af diagramarket, således at tidsmarkeringen på diagramarket stemmer overens med urets tidsangivelse.
 - 1.2. Diagramarkets fremdrev skal være således konstrueret, at diagrambladet transporteres slørfrit og til enhver tid kan lægges ind og tages ud.
 - 1.3. Ved diagramark i skiveform drives transportanordningen gennem urværket. I dette tilfælde skal diagramarkets fremføring ske jævnt glidende og andrage mindst 7 mm i timen, målt på hastigheds- og skrivefeltets inderste cirkelrand. Ved strimmelskrivere skal diagramarkets fremføring i lige linje mindst andrage 10 mm i timen, hvis transportanordningen drives af urværket.
 - 1.4. Den tilbagelagte vejstrækning, køretøjets hastighed samt åbningen af kassen, der indeholder diagramarket eller -arkene, skal optegnes fuldautomatisk.

2. Optegnelse af den tilbagelagte vejstrækning
 - 2.1. En tilbagelagt vejstrækning på en kilometers længde skal i optegnelsen svare til en strækning på mindst 1 mm på den pågældende koordinat.
 - 2.2. Også ved hastigheder i nærheden af måleområdet øverste grænse skal optegnelsen af vejstrækningen stadig kunne aflæses tydeligt.
 3. Optegnelse af hastigheden
 - 3.1. Skrivestiften til hastighedsoptegnelsen skal uafhængigt af diagrammarkets form principielt føres i linje og vinkelret på diagrammarkets bevægelsesretning. Dog kan skrivestiften føres efter en cirkelbue, såfremt følgende forudsætninger er opfyldt:
 - skriftsporet skal forløbe vinkelret på hastighedsskrivefeltets midterste periferi (ved diagrammark i skiveform) eller på dets aksel (ved diagrammark i strimmelform)
 - forholdet mellem føringsbueens krumningsdiameter og bredden af det felt, som er beregnet til registrering af hastigheden, må ikke være mindre end 2,4: 1 uanset diagrammarkets form
 - enkelte af tidsskalaens streger skal gennemskære skrivefeltet i det buede spor, som svarer til skrivestiftens føring. Afstanden mellem stregerne må højst svare til en time på tidsskalaen.
 - 3.2. En hastighedsændring på 10 km/t skal i optegnelsen svare til en strækning på mindst 1,5 mm på den pågældende koordinat.
 4. Optegnelse af tiderne
 - 4.1. Kontrolapparatet skal være konstrueret således, at køretiden altid registreres automatisk, og at der — eventuelt efter betjening af en omskifter — er mulighed for særskilt at optegne de øvrige tider som anført i artikel 34, stk. 5, litra b), nr. ii), iii) og iv), i denne forordning.
 - 4.2. Af skriftsporenes beskaffenhed, deres placering og i givet fald de i artikel 34 i denne forordning fastsatte tegn skal det utvetydigt fremgå, hvilken tidsgruppe det drejer sig om. De enkelte tidsgrupper fremstilles på diagrammet ved hjælp af forskellige skriftspor, bredder eller i enhver anden form, som sikrer en mindst lige så god aflæselighed og anvendelighed af diagrammet.
 - 4.3. I køretøjer, der føres af et personale bestående af flere førere, skal de under punkt 4.1 nævnte optegnelser ske på adskilte diagrammark, ét for hver fører. I dette tilfælde skal fremføringen af de enkelte diagrammark ske ved hjælp af den samme anordning eller ved hjælp af anordninger, der er koblet synkront.
- d) Lukkemekanismer
1. Kassen, som indeholder diagrammet eller -arkene samt urets indstillingsanordning, skal være forsynet med lås.
 2. Enhver åbning af kassen, som indeholder diagrammet eller -arkene samt urets indstillingsanordning, skal registreres automatisk på diagrammet eller -arkene.
- e) Betegnelser
1. På apparatets skala skal være bragt følgende betegnelser:
 - i umiddelbar nærhed af vejstrækningsmålerens indikation, måleenheden for de tilbagelagte vejstrækninger med forkortelsen »km/t«
 - i nærheden af hastighedsskalaen forkortelsen »km/t«
 - hastighedsmålerens måleområde med forkortelsen »Vmin ... km/t, Vmax ... km/t«. Denne angivelse kan udelades, hvis den fremtræder på apparatets typeplade.

Disse forskrifter finder dog ikke anvendelse på kontrolapparater, som er godkendt før den 10. august 1970.

2. Den på apparatet anbragte typeplade skal indeholde følgende oplysninger, som skal være let aflæselige på det installerede apparat:
- fabrikantens navn og adresse
 - fabriksnummer og fremstillingsår
 - godkendelsesmærke for apparattypen
 - apparatkonstanten i formen »k = ... omdr/km« eller »k = ... imp/km«
 - eventuelt hastighedsmåleområde i den i punkt 1 angivne form
 - hvis apparatets følsomhed over for hældningsvinklen kan påvirke dets angivelse ud over de tilladte tolerancer, den tilladte hældningsvinkel angivet som:



hvor α er vinklen målt fra vandret til den stilling af apparatets forside (anbragt retvendt), for hvilken apparatet er justeret, medens β og γ er de maksimalt tilladte afvigelse henholdsvis opad og nedad fra justeringsvinklen α .

f) Tilladte tolerancer (indikations- og skriveanordninger)

1. Prøvestandsforsøg inden installering

a) tilbagelagt vejstrækning:

$\pm 1\%$ af den faktiske strækning, idet denne mindst skal være 1 km

b) hastighed:

± 3 km/t i forhold til den faktiske hastighed

c) tid:

± 2 minutter pr. dag, dog ikke mere end 10 minutter efter syv dage, hvis urets optrækningsfrie gangtid ikke andrager mindre end syv dage.

2. Ved installeringen

a) tilbagelagt vejstrækning:

$\pm 2\%$ af den faktiske strækning, idet denne mindst skal være 1 km

b) hastighed:

± 4 km/t i forhold til den faktiske hastighed

c) tid:

± 2 minutter pr. dag eller

± 10 minutter efter syv dage.

3. I drift

a) tilbagelagt vejstrækning:

$\pm 4\%$ af den faktiske strækning, idet denne mindst skal være 1 km

b) hastighed:

± 6 km/t i forhold til den faktiske hastighed

c) tid:

± 2 minutter pr. dag eller

± 10 minutter efter syv dage.

4. De under punkt 1, 2 og 3 nævnte tilladelige tolerancer gælder for temperaturer mellem 0 °C og 40 °C; temperaturerne måles i umiddelbar nærhed af apparatet.
5. De under punkt 2 og 3 nævnte tilladte tolerancer gælder, hvis de er blevet konstateret under de i afsnit VI nævnte betingelser.

IV. DIAGRAMARK

a) Almindelige bestemmelser

1. Diagramarkene skal være indrettet således, at de ikke hindrer apparatets normale funktion, således at optegnelserne ikke kan slettes ud, og således at disse kan aflæses og identificeres tydeligt.

Diagramarkene skal bevare deres mål og optegnelser ved normal fugtighed og temperatur.

De i artikel 34 i nærværende forordning nævnte anførelser skal kunne foretages på diagramarkene, uden at disse herved beskadiges, og uden at optegnelsernes aflæselighed skades.

Diagramarkene skal ved hensigtsmæssig oplagring være let aflæselige i mindst et år.

2. Diagramarkenes optegnelsekapacitet skal uafhængigt af arkenes form mindst andrage 24 timer.

Er flere diagramark forbundet med hinanden for at forøge kapaciteten af indgrebsfrie optegnelser, skal forbindelserne mellem de enkelte diagramark være udført således, at optegnelserne på overgangsstederne fra et diagramark til det næste hverken opviser afbrydelser eller overlapninger.

b) Skrivefelter og deres inddeling

1. Diagramarkene omfatter følgende skrivefelter:

— et skrivefelt udelukkende til hastighedsoptegnelsen

— et skrivefelt udelukkende til optegnelse af den tilbagelagte vejstrækning

— et skrivefelt eller skrivefelter til optegnelse af køretid, øvrige arbejds- og rådighedstider, arbejdsafbrydelser og hviletider.

2. Skrivefeltet til hastighedsoptegnelsen skal være inddelt mindst for hver 20 km/t. Hver delestreg skal være betegnet med den tilsvarende hastighed. Forkortelsen km/t skal fremtræde mindst et sted på skrivefeltet. Den sidste delestreg skal stemme overens med den øverste ende af måleområdet.
3. Skrivefeltet til optegnelsen af de tilbagelagte vejstrækninger skal være inddelt således, at antallet af tilbagelagte kilometer er let aflæseligt.
4. Skrivefeltet eller skrivefelterne til optegnelse af tiderne i henhold til punkt 1 skal indeholde henvisninger, som muliggør en entydig sondring mellem de enkelte tidsgrupper.

c) Oplysninger på diagramarket

Hvert diagramark skal bære følgende påtryk:

— fabrikantens navn og adresse eller firmamærke

- godkendelsesmærke for modellen af diagramarket
- godkendelsesmærke for den apparattype eller de apparatyper, til hvilken eller hvilke diagramarket kan benyttes
- hastighedsmåleområdet øverste grænse i km/t.

På hvert diagramark skal der desuden mindst være påtrykt en tidsskala, som muliggør en direkte aflæsning af tiden med femten minutters mellemrum samt en simpel konstatering af afsnittene på fem minutter.

d) Åben plads til håndskrevne angivelser

På diagramarket skal der være afsat plads til mindst følgende håndskrevne angivelser fra føreren:

- førerens efternavn og fornavn
- tidspunkt og sted for påbegyndelse og for afslutning af diagramarkets anvendelse
- indregistreringsnummer eller -numre på det køretøj eller de køretøjer, som er overladt føreren under diagramarkets anvendelse
- kilometertællers stand på det køretøj eller de køretøjer, som er overladt føreren under diagramarkets anvendelse
- tidspunktet for skift af køretøj.

V. INSTALLERING AF KONTROLAPPARATET

1. Kontrolapparatet skal installeres således i køretøjet, at chaufføren fra førersædet let kan aflæse hastighedsmåleren, vejstrækningmåleren og uret, og at alle komponenter inklusive forbindelsesled er beskyttet mod hændelige beskadigelser.
2. Kontrolapparatets konstant skal kunne tilpasses køretøjets vejdrejetal gennem en egnet justeringsanordning.

Køretøjer med flere bagakselreduktioner skal være udstyret med en omskifteranordning, gennem hvilken disse forskellige reduktionsforhold automatisk opnår det vejdrejetal, ved hvilket apparatets tilpasning til køretøjet er sket.

3. Efter afprøvning ved den første indbygning skal en installationsplade anbringes let synligt i køretøjet på eller ved siden af kontrolapparatet. Hver gang en autoriseret installatør eller et autoriseret værksted har foretaget eftersyn, som kræver ændring af apparatets kalibrering, anbringes en ny installationsplade i stedet for den tidligere.

Installationspladen skal mindst give følgende oplysninger:

- den autoriserede installatørs eller køretøjsfabrikants eller det autoriserede værksteds navn, adresse eller firmamærke
- køretøjets vejdrejetal efter formelen »w = ... omdr./km« eller »w = ... imp/km«
- effektiv dækperiferi i formen »l = ... mm«
- dato for målingen af køretøjets vejdrejetal og af den effektive dækperiferi.

4. Plombering

Følgende apparatdele skal plomberes:

- a) installationspladen, medmindre den er påmonteret således, at den ikke kan fjernes, uden at angivelserne ødelægges
- b) tilslutningsklemmerne mellem det egentlige kontrolapparat og køretøjet
- c) den egentlige adapter og dennes tilslutning til de øvrige dele af anlægget

- d) omskifteranordningen i køretøjer med flere bagaksreduktioner
- e) adapterens og omskifteranordningens forbindelser med anlæggets øvre dele
- f) de i afsnit III, litra a), punkt 7.2, omhandlede kasser
- g) enhver type dæksel over den justeringsanordning, der muliggør tilpasning af kontrolapparatets konstant til køretøjets vejdrejetal.

I særlige tilfælde kan der fastsættes yderligere plomberinger ved apparatets typegodkendelse; på typegodkendelsesdokumentet skal det angives, hvor disse plomber er anbragt.

De under stk. 1, litra b), c) og e) nævnte plomber kan fjernes:

— i nødtilfælde

— for at montere, justere eller reparere en fartbegrænsende anordning eller en hvilken som helst anden anordning, der bidrager til færdselssikkerheden

forudsat at kontrolapparatet herefter fortsat fungerer pålideligt og korrekt og på ny forsynes med plombe af en autoriseret installatør eller et autoriseret værksted umiddelbart efter monteringen af den fartbegrænsende anordning eller en hvilken som helst anden anordning, der bidrager til færdselssikkerheden, eller, i andre tilfælde, inden syv dage. Enhver beskadigelse af plomberne skal gøres til genstand for en skriftlig begrundelse, som skal holdes til disposition for den kompetente myndighed.

5. De ledninger, der forbinder kontrolapparatet med impulssenderen, skal beskyttes af en ubrudt, plastovertrukket rustfri kappe med påkrumpe ender, undtagen når en tilsvarende beskyttelse mod manipulation er sikret på anden måde (eksempelvis ved elektronisk overvågning såsom signalkryptering), hvorved det er muligt at afsløre tilstedeværelsen af anordninger, som ikke er nødvendige for, at kontrolapparatet kan fungere korrekt, og som, når de tilsluttes og sættes i gang, har til formål at forhindre apparatets korrekte funktion ved kortslutning eller afbrydelse eller ved ændring af de elektroniske data fra hastigheds- og vejstrækningssensoren. En forbindelse med plomberede samlinger anses i denne forordning for ubrudt.

Denne elektroniske overvågning kan erstattes af en elektronisk kontrol, som sikrer, at kontrolapparatet kan registrere alle køretøjets bevægelser uafhængigt af signalet fra hastigheds- og vejstrækningssensoren.

Ved køretøjer forstås i dette punkt køretøjer i klasse M1 og N1 som defineret i bilag II, afsnit A til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF ⁽¹⁾. På køretøjer, der er udstyret med takograf i overensstemmelse med kravene i nærværende forordning og ikke konstrueret til at være udstyret med et armeret kabel mellem vejstrækningssensoren og skriveren, monteres der en adapter så tæt som muligt på vejstrækningssensoren.

Det armerede kabel monteres mellem adapteren og skriveren.

VI. EFTERPRØVNING OG KONTROL

Medlemsstaterne udpeger de organer, som skal udføre efterprøvning og kontrol.

1. Certificering af nye eller reparerede instrumenter

For hver enkelt nyt eller repareret apparat certificeres den korrekte funktion og nøjagtigheden af angivelser og optegnelser inden for de i afsnit III, litra f), punkt 1, fastsatte tolerancer ved den i afsnit V, punkt 4, litra f), foreskrevne plombering.

Medlemsstaterne kan i dette øjemed indføre en første efterprøvning, der består i kontrol og bekræftelse af det nye eller færdigreparerede apparats overensstemmelse med den godkendte model og/eller med kravene i forordningen, herunder dens bilag, eller lade fabrikanterne eller deres befuldmægtigede foretage certificeringen.

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motor-køretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1).

2. Installering

Ved installeringen i et køretøj skal apparatet og hele installationen opfylde bestemmelserne i afsnit III, litra f), punkt 2, vedrørende tolerancer.

De hermed forbundne kontrolafprøvninger skal udføres af den autoriserede installatør eller det autoriserede værksted på dennes eller dettes eget ansvar.

3. Periodisk kontrol

- a) Periodisk kontrol af de i køretøjerne installerede apparater skal finde sted mindst hvert andet år og kan blandt andet gennemføres som et led i det tekniske tilsyn med køretøjerne.

Denne kontrol omfatter navnlig kontrol af:

- apparatets korrekte funktion
- at apparaterne er forsynet med typegodkendelsesmærke
- at installationspladen er påsat
- at plomberne på apparatet og de øvrige dele af installationen er intakte
- den faktiske dækperiferi.

- b) Kontrollen med overholdelse af afsnit III, litra f), punkt 3, om tolerancer under drift, skal finde sted mindst en gang hvert sjette år, idet hver medlemsstat dog kan foreskrive en hyppigere kontrol for køretøjer, der er registreret på dens område. Denne kontrol indebærer obligatorisk udskiftning af installationspladen.

4. Måling af fejl

Måling af fejl under installeringen og under drift gennemføres på følgende betingelser, der er at anse som normale afprøvningsbetingelser:

- ubelastet køretøj i køreklar stand
 - dæktryk i overensstemmelse med fabrikantens angivelser
 - dækslid inden for de tilladte grænser i gældende forskrifter
 - køretøjets bevægelse: køretøjet skal bevæge sig frem ved egen motorkraft i lige linje på jævnt terræn og med en hastighed af 50 ± 5 km/t; kontrollen kan ligeledes, forudsat den er af en tilsvarende nøjagtighed, gennemføres på en egnet prøvestand.
-

BILAG II

GODKENDELSESMÆRKE OG TYPEGODKENDELSESDOKUMENT

I. GODKENDELSESMÆRKE

1. Godkendelsesmærket består af

a) et rektangel, i hvilket er anbragt bogstavet »e« efterfulgt af kodetallet eller kendingsbogstavet for det land, som har meddelt typegodkendelsen i overensstemmelse med følgende oversigt:

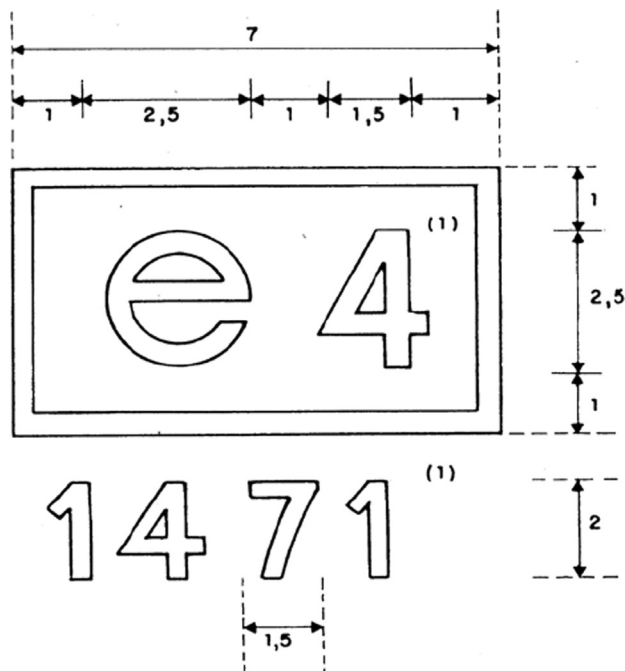
Belgien	6,
Bulgarien	34,
Den Tjekkiske Republik	8,
Danmark	18,
Tyskland	1,
Estland	29,
Irland	24,
Grækenland	23,
Spanien	9,
Frankrig	2,
Kroatien	25,
Italien	3,
Cypern	CY,
Letland	32,
Litauen	36,
Luxembourg	13,
Ungarn	7,
Malta	MT,
Nederlandene	4,
Østrig	12,
Polen	20,
Portugal	21,
Rumænien	19,
Slovenien	26,
Slovakiet	27,
Finland	17,
Sverige	5,
Det Forenede Kongerige	11,

og

b) et typegodkendelsesnummer, som svarer til nummeret i det typegodkendelsesdokument, der er udstedt for modellen af kontrolapparatet eller diagramarket eller til et takografkorts nummer, og som anbringes et sted i nærheden af rektanlet.

2. Godkendelsesmærket anbringes på hvert apparats typeplade, på hvert diagramark og på hvert takografkort. Mærket må ikke kunne udslettes og skal til enhver tid være let læseligt.

3. De nedenfor angivne mål ⁽¹⁾ for godkendelsesmærket er udtrykt i millimeter og udgør mindstemålene. Relationerne mellem disse mål skal overholdes.



⁽¹⁾ Disse tal er kun vejledende.

II. TYPEGODKENDELSESDOKUMENT FOR ANALOG TAKOGRAFER

Den medlemsstat, der har foretaget en typegodkendelse, udsteder en typegodkendelsesattest til ansøgeren efter følgende model. Til underretning af andre medlemsstater om den meddelte typegodkendelse eller om eventuelle tilbagekaldelser skal medlemsstaterne anvende kopier af denne attest.

TYPEGODKENDELSESATTEST

Navnet på den kompetente myndighed

Meddelelse vedrørende (!):

- typegodkendelse for modellen af et kontrolapparat
- tilbagekaldelse af typegodkendelse for modellen af et kontrolapparat
- godkendelse af modeller af diagrammark
- tilbagekaldelse af godkendelse af modeller af diagrammark

.....
Typegodkendelsens nr.

1. Varemærke eller -navn
2. Modellens eller typens betegnelse
3. Fabrikantens navn
4. Fabrikantens adresse
5. Forelagt til typegodkendelse den
6. Afprøvningssted
7. Afprøvningsdato og nr.
8. Godkendelsesdato
9. Dato for tilbagekaldelse af godkendelse
10. Modellen af det apparat (eller de apparater), til hvilket (hvilke) diagramarket benyttes
11. Sted
12. Dato
13. Bilag (beskrivelser mv.)
14. Bemærkninger (herunder eventuelle plombers placering)

.....
(Underskrift)

(!) Det ikke gældende overstreges.

III. TYPEGODKENDELSESDOKUMENT FOR DIGITALE TAKOGRAFER

Den medlemsstat, der har meddelt en typegodkendelse, udsteder en typegodkendelsesattest til ansøgeren efter følgende model. Til underretning af andre medlemsstater om den meddelte typegodkendelse eller om eventuelle tilbagekaldelser skal medlemsstaterne anvende kopier af denne attest.

GODKENDELSESATTEST FOR DIGITALE TAKOGRAFER

Navnet på den kompetente myndighed

Meddelelse vedrørende (!):

Godkendelse af: Tilbagekaldelse af godkendelse af:

- kontrolapparatmodel
- komponent til kontrolapparat (?)
- et førerkort
- et værkstedskort
- et virksomhedskort
- et kontrolkort

.....
Typegodkendelsens nr.

1. Fabrikat eller varemærke
2. Modellens betegnelse
3. Fabrikantens navn
4. Fabrikantens adresse
5. Godkendelse ansøgt for
6. Laboratorium(er)
7. Dato og nummer på prøvningsrapport(er)
8. Godkendelsesdato
9. Dato for tilbagekaldelse af godkendelse
10. Model af kontrolapparat(er), som komponenten er bestemt til anvendelse sammen med
11. Sted
12. Dato
13. Bilag (beskrivelser mv.)
14. Bemærkninger

.....
(Underskrift)

(!) Afkryds de relevante felter.

(?) Angiv, hvilken komponent meddelelsen vedrører.