



**RAAD VAN  
DE EUROPESE UNIE**

**Brussel, 25 juli 2011 (27.07)  
(OR. en)**

**13195/11**

**Interinstitutioneel dossier:  
2011/0196 (COD)**

**TRANS 222  
CODEC 1274**

**INGEKOMEN DOCUMENT**

---

van: de heer Jordi AYET PUIGARNAU, directeur, namens de  
secretaris-generaal van de Europese Commissie

ingekomen: 19 juli 2011

aan: de heer Uwe CORSEPIUS, secretaris-generaal van de Raad van de  
Europese Unie

---

Nr. Comdoc.: COM(2011) 451 definitief

---

Betreft: Voorstel voor een VERORDENING VAN HET EUROPEES  
PARLEMENT EN DE RAAD tot wijziging van Verordening (EEG)  
nr. 3821/85 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer en tot  
wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees  
Parlement en de Raad

---

Hierbij gaat voor de delegaties Commissiedocument COM(2011) 451 definitief

Bijlage: COM(2011) 451 definitief



EUROPESE COMMISSIE

Brussel, 19.7.2011  
COM(2011) 451 definitief

2011/0196 (COD)

Voorstel voor een

**VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

**tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 3821/85 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad**

(Voor de EER relevante tekst)

{SEC(2011) 947 definitief}

{SEC(2011) 948 definitief}

## TOELICHTING

### 1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

#### 1.1. Motivering en doel

Tachografen zijn van cruciaal belang om te kunnen controleren of professionele bestuurders in het wegvervoer de regels inzake rij- en rusttijden naleven. Ze helpen de verkeersveiligheid, de werkomstandigheden van de bestuurders en de eerlijke concurrentie tussen bedrijven in het wegvervoer te bevorderen. Tachografen kostenefficiënter maken is een van de belangrijkste elementen van de strategie van de Commissie om de goederenvervoersmarkt verder te integreren en om het wegvervoer veiliger, efficiënter en competitiever te maken zoals uiteengezet in het Witboek vervoer van 28 maart 2011<sup>1</sup>.

De EU heeft de installatie en het gebruik van tachografen sinds 1970 gereguleerd. De regelgeving ter zake is Verordening (EEG) nr. 3821/85 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer<sup>2</sup>. De verordening stelt technische normen vast en bepaalt de regels voor het gebruik, de typegoedkeuring, de installatie en controle van tachografen. Ze schept een aantal wettelijke verplichtingen voor zowel fabrikanten en instanties als wegvervoerders en bestuurders. Deze verordening werd via de comitéprocedure al tienmaal aan de technologische ontwikkelingen aangepast.

Op dit moment worden er twee soorten tachografen gebruikt door ongeveer 900 000 vervoersondernemingen en 6 miljoen bestuurders. In voertuigen die na 1 mei 2006 zijn geregistreerd, wordt een digitale tachograaf gebruikt, terwijl in oudere voertuigen nog de analoge tachograaf wordt gebruikt die sinds 1985 in gebruik is.

Bijgevoegd voorstel wil Verordening (EEG) nr. 3821/85 wijzigen teneinde het tachograafstelsel te verbeteren. Bij dit voorstel hoort een toelichting die tegelijkertijd aan het Europees Parlement en de Raad wordt bezorgd en waarin de andere acties worden uiteengezet die vereist zijn om de maatregelen van bijgevoegd voorstel volledig te doen slagen of aan te vullen.

#### 1.2. Betreffende kwestie

Een aanzienlijk deel van de voertuigen die door nationale politie- of handhavingsambtenaren worden gecontroleerd, pleegt inbreuk op de sociale regels. Ruwweg een vierde daarvan houdt zich niet aan de regels inzake tachografen. Op elk willekeurig tijdstip rijden er op het trans-Europese netwerk verschillende duizenden zware bedrijfsvoertuigen met een gemanipuleerde tachograaf of ongeldige kaart. Het niet naleven van de verplichtingen voor minimale rusttijden veroorzaakt vermoeidheid bij de bestuurder, waardoor de maatschappelijke kosten van ongevallen jaarlijks naar schatting met 2,8 miljard euro toenemen. Bovendien levert het overtreders een buitensporig concurrentievoordeel op, terwijl het een negatieve weerslag heeft op de werking van de interne markt en ernstige gezondheidsproblemen voor de bestuurders tot gevolg heeft.

---

<sup>1</sup> COM(2011) 144 definitief.

<sup>2</sup> PB L 370 van 31.12.1985, blz. 8.

Daarnaast is er nog ruimte voor verbeteringen aan de manier waarop de (digitale) tachograaf bestuurders in hun werk bijstaat en een efficiënt vervoer ondersteunt. Hoewel de administratieve lasten voor de verschillende belanghebbenden door de invoering van de digitale tachograaf al beduidend kleiner zijn, liggen de jaarlijkse nalevingskosten van ongeveer 2,7 miljard euro nog altijd te hoog.

Het voorstel is daarom gericht op een betere handhaving van de sociale regels en een vermindering van onnodige administratieve lasten door de technische aspecten van de tachograaf verder te ontwikkelen en de efficiëntie ervan te vergroten.

### **1.3. Overeenstemming met andere EU-beleidssectoren en -doelstellingen**

Het voorstel past in het beleid dat door de Commissie werd aangekondigd in haar witboek "Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem"<sup>3</sup>. Het wordt uitdrukkelijk vermeld als onderdeel van maatregel 6 over goederenvervoer via de weg.<sup>4</sup>

Het voorstel draagt ook bij tot de tenuitvoerlegging van het Actieplan inzake intelligente vervoerssystemen (ITS)<sup>5</sup> en van Richtlijn 2010/40/EU betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen.<sup>6</sup>

Het voorstel houdt ook rekening met het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie, en met name met de eerbiediging van het privé-leven en het familie- en gezinsleven (art. 7), de bescherming van persoonsgegevens (art. 8), de vrijheid van ondernemerschap (art. 16), het legaliteitsbeginsel en evenredigheidsbeginsel inzake delicten en straffen (art. 49) en het recht om niet tweemaal in een strafrechtelijke procedure voor hetzelfde delict te worden berecht of gestraft (art. 50).

## **2. RESULTATEN VAN DE RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDE PARTIJEN EN EFFECTBEOORDELING**

### **2.1. Raadpleging van belanghebbende partijen**

De Commissie heeft de belanghebbende partijen geraadpleegd in de periode van december 2009 tot en met maart 2010. Gezien de technische aard van het onderwerp was de respons relatief groot: de Commissie ontving in totaal 73 reacties, meestal van goede kwaliteit, van verschillende belanghebbende partijen ontvangen.

De meeste belanghebbende partijen wilden dat de digitale tachograaf werd verbeterd, maar niet vervangen door een ander soort controleapparaat. Bijna alle belanghebbende partijen waren het erover eens dat er in de Europese Unie gestandaardiseerde criteria voor het controleapparaat vereist zijn. De typekeuringsprocedure voor de tachograaf werd als positief ervaren. Nagenoeg alle belanghebbende partijen vermeldden ook dat het veiligheidsniveau

---

<sup>3</sup> COM(2011) 144 definitief.

<sup>4</sup> Zie deel 1.1 "Een interne Europese vervoersruimte" van bijlage I bij het witboek, COM(2011) 144 definitief.

<sup>5</sup> Mededeling van de Commissie: Actieplan voor de invoering van intelligente vervoerssystemen in Europa [COM(2008) 886], actieterrein 4.

<sup>6</sup> PB L 207 van 6.8.2010, blz. 1.

moet worden gehandhaafd of zelfs verhoogd. Er werden verschillende ideeën geopperd die vervolgens in de effectbeoordeling zijn onderzocht om de kosten van het controleapparaat te drukken en/of het beter te benutten, bijvoorbeeld door de bestuurderskaart en het rijbewijs te integreren.

## **2.2. Verzamelen en benutten van deskundigheid**

Via het onder Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad opgerichte comité staat de Commissie in voortdurend contact met de lidstaten over alle kwesties met betrekking tot het controleapparaat. Het comité komt gewoonlijk eenmaal per jaar bijeen. De belangrijkste belanghebbende partijen nemen als waarnemers aan het comité deel. Het gaat hierbij om zowel inspectie- en politieorganisaties als fabrikanten. Daarnaast heeft de Commissie een aantal maatregelen getroffen om de nodige achtergrond bij het voorstel te verschaffen.

Een uitvoerige raadpleging van de belangrijkste belanghebbende partijen gedurende twee jaar werd medegefinancierd door de Commissie.<sup>7</sup>

Het Gemeenschappelijk Centrum voor Onderzoek (GCO) heeft de huidige kwetsbaarheid en controleerbaarheid van de digitale tachograaf beoordeeld. Het GCO rapporteerde ook aan de Commissie over technische scenario's om de digitale tachograaf verder te ontwikkelen.

Het comité voor sectorale sociale dialoog in het wegvervoer werd op 26 mei 2010 geraadpleegd. Op 8 juli 2010 bereikten de Europese sociale partners een akkoord over de gezamenlijke verklaring over de herziening van de regelgeving voor digitale tachografen. Die verklaring werd bij de voorbereiding van dit voorstel in aanmerking genomen.<sup>8</sup>

De externe contractant stelde een panel van deskundigen samen met onder andere vertegenwoordigers van verenigingen van wegvervoerders, wegvervoerorganisaties, handhavings- en typegoedkeuringsinstanties, instanties die kaarten uitreiken, fabrikanten van voertuigen en van tachografen om de effectbeoordeling voor te bereiden. Het panel van deskundigen bestudeerde de documenten van de contractant en woonde een werkgroep bij waar het ontwerpeindverslag van de contractant werd beoordeeld en besproken.

## **2.3. Effectbeoordeling**

De raadpleging van de belanghebbende partijen en deskundigenrapporten ter zake stelden de Commissie in staat om een ruim aantal maatregelen te bepalen om de vastgestelde problemen aan te pakken. Daarna werden de mogelijke maatregelen gescreend.

Nadien werden beleidspakketten vastgesteld met uitvoerbare beleidsopties om de doelstellingen te bereiken. Beleidspakketten waren vooral op veiligheidsvlak nodig omdat de betrouwbaarheid van het systeem afhangt van de veiligheid van heel wat onderdelen en omwille van de verschillende vereiste regelgevende procedures (comitéprocedure t.o.v. medebeslissingsprocedure). De beleidspakketten kunnen als volgt worden samengevat:

Beleidspakket 1 (BP1) is een technisch pakket dat eenvoudigweg de tachograaf wil verbeteren en de volgende maatregelen bevat:

---

<sup>7</sup> SMART-studie.

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

- Verzegelingen van betere kwaliteit
- Betere interface met de gebruikers
- Veiligere encryptietechnologie

Beleidspakket 2 (BP2) is ook een pakket technische maatregelen. Deze maatregelen zouden echter de functionaliteiten van de digitale tachograaf aanzienlijk uitbreiden, waardoor een nieuw soort digitale tachograaf ontstaat.

- Verbeterde functies van de tachograaf (automatische en manuele registratie)
- Draadloze communicatie voor wegcontroles
- Geharmoniseerde interface met andere ITS-toepassingen

Beleidspakket 3 (BP3) omvat uitsluitend niet-technische maatregelen.

- Meer betrouwbare werkplaatsen
- Fraude met bestuurderskaart moeilijker maken
- Betere opleiding van controleambtenaren
- Minimale harmonisatie van sancties
- Gemoderniseerde gebruiksregels

Beleidspakket 4 (BP4) is een combinatie van technische en systeemverbeterende maatregelen (BP2+BP3).

Vanuit het oogpunt van de efficiëntie is BP4 veruit het meest aantrekkelijke pakket omdat het de grootste kans biedt dat de twee specifieke doelstellingen worden bereikt. Uit de analyse van de coherentie blijkt echter dat BP4 ook de grootste wisselwerking inhoudt tussen de positieve economische en sociale gevolgen enerzijds en de budgettaire gevolgen voor de openbare instanties anderzijds. BP1 is het meest coherent. Tot slot vergt voor BP4 ook de grootste investeringen, terwijl BP1 het goedkoopste pakket is dat bovendien het gemakkelijkst kan worden toegepast omdat het de gewone wetgevingsprocedure niet hoeft te volgen.

Rekening houdend met al deze aspecten en gezien het gebrek aan een volledige kosten-batenanalyse lijken de positieve effecten van BP4 echter veel zwaarder te wegen dan de kosten ervan. Met BP4 zouden de administratieve lasten immers 515,5 miljoen euro minder kunnen bedragen. Dat is veel meer dan de totale kostprijs voor de tenuitvoerlegging van het pakket. Bijgevolg schuift de uitgevoerde analyse beleidspakket 4 als voorkeursoptie naar voor.

### **3. JURIDISCHE ELEMENTEN VAN HET VOORSTEL**

#### **3.1. Samenvatting van de voorgestelde maatregelen**

De voorgestelde verordening zal de volgende voornaamste veranderingen met zich meebrengen:

- Communicatie op afstand vanaf de tachograaf voor controledoeleinden (artikel 5 van de toekomstige verordening inzake tachografen): deze maatregel biedt controleinstanties een indicatie over de naleving van de regels voordat ze een voertuig voor een wegcontrole tegenhouden. Ondernemingen die de regels naleven vermijden onnodige wegcontroles en genieten op die manier een verdere vermindering van de administratieve lasten.
- Functionaliteiten van bestuurderskaarten met die van het rijbewijs integreren (artikel 27 van de toekomstige verordening inzake tachografen): de integratie van de bestuurderskaart met het rijbewijs verhoogt de veiligheid van het systeem; bestuurders zouden immers minder geneigd zijn om hun rijbewijs voor frauduleuze praktijken te gebruiken. Het zou bovendien ook de administratieve lasten aanzienlijk verminderen. Deze maatregel vergt slechts een beperkte aanpassing van Richtlijn 2006/126/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 december 2006 betreffende het rijbewijs. Het overeenkomstige voorstel wordt gelijktijdig met deze verordening aangenomen. De Commissie zal het zo snel mogelijk aan het Europees Parlement en de Raad bezorgen.
- Automatische registratie van de exacte locatie via satellietplaatsbepaling (GNSS) (artikel 4 van de toekomstige verordening inzake tachografen): deze bepaling geeft controleinstanties meer informatie om te kunnen nagaan of de voorschriften van sociale aard worden nageleefd. Automatische registratie zal de administratieve lasten bovendien ook helpen te verminderen.
- Integratie van de digitale tachograaf in intelligente vervoerssystemen (ITS) (artikel 6 van de toekomstige verordening inzake tachografen): door in een geharmoniseerde en gestandaardiseerde interface voor de tachograaf te voorzien, hebben andere ITS-toepassingen gemakkelijker toegang tot de geregistreerde en door de digitale tachograaf geproduceerde gegevens.
- De betrouwbaarheid van werkplaatsen vergroten (hoofdstuk IV, met name artikel 19, van de toekomstige verordening inzake tachografen): door het wettelijke kader voor de goedkeuring van werkplaatsen te versterken aan de hand van bijvoorbeeld een systeem van regelmatige en onaangekondigde audits en voorkomen van belangenconflicten, neemt de betrouwbaarheid van de werkplaatsen toe en het risico op fraude af.
- Minimale harmonisatie van sancties (artikel 37 van de toekomstige verordening inzake tachografen): door deze minimale harmonisatie zullen inbreuken op de regels inzake tachografen die in de Europese wetgeving als "zeer ernstige inbreuken"<sup>9</sup> en als "meest ernstige inbreuken"<sup>10</sup> zijn aangemerkt, in de nationale wetgeving worden gekoppeld aan de zwaarste categorie straffen.

---

<sup>9</sup> Richtlijn 2009/5/EG van de Commissie van 30 januari 2009 tot wijziging van bijlage III bij Richtlijn 2006/22/EG van het Europees Parlement en de Raad inzake minimumvoorwaarden voor de uitvoering van de Verordeningen (EEG) nr. 3820/85 en (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, PB L 29 van 31.1.2009, blz. 45.

<sup>10</sup> Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG van de Raad, PB L 300 van 14.11.2009, blz. 51.

- Opleiding van controleambtenaren (artikel 35 van de toekomstige verordening inzake tachografen): de verordening verplicht de lidstaten om in gepaste opleidingen te voorzien voor hun ambtenaren die het controleapparaat moeten controleren.
- Toepassingsgebied van Verordening (EG) nr. 561/2006<sup>11</sup> (artikel 2): deze maatregel om sommige voertuigen vrij te stellen van de verplichting om de tachograaf te gebruiken, werd aanbevolen door de Groep van onafhankelijke belanghebbenden op hoog niveau inzake administratieve lasten die door de heer Stoiber wordt voorgezeten. Hij zal ertoe bijdragen dat de administratieve lasten voor deze ondernemingen (hoofdzakelijk mkbs) worden beperkt.

De herziening van Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad is ook een uitgelezen kans om de teksten te moderniseren en te stroomlijnen door bijvoorbeeld duidelijke definities te bepalen (artikel 2 van de toekomstige verordening inzake tachografen), door deskundigen uit niet-EU-landen die de digitale tachograaf gebruiken in het panel op te nemen en zo het werk van de deskundigen efficiënter te maken (artikel 41 van de toekomstige verordening inzake tachografen) en door rechtstreeks naar de wet op de gegevensbescherming te verwijzen (artikel 34 van de toekomstige verordening inzake tachografen).

### **3.2. Rechtsgrondslag**

De rechtsgrondslag voor dit voorstel is dezelfde als voor de bestaande Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad, met name artikel 91 VWEU.

### **3.3. Subsidiariteitsbeginsel**

Het subsidiariteitsbeginsel is van toepassing voor zover het voorstel niet binnen de exclusieve bevoegdheid van de Europese Unie valt.

De doelstellingen van het voorstel kunnen om de volgende redenen niet voldoende door de lidstaten worden verwezenlijkt. Wegvervoer wordt almaar meer transnationaal. Internationaal vrachtvervoer was in 2006 goed voor ongeveer een derde (of 612 miljard tkm) van het totale vrachtvervoer in de EU. Voorschriften van sociale aard ter zake zijn op Europees niveau geharmoniseerd bij Verordening (EG) nr. 561/2006. Om te kunnen nagaan of deze voorschriften worden nageleefd, moeten de controleapparaten tussen de lidstaten interoperabel zijn. Gezien de steeds toenemende transnationale aard van vrachtvervoer in de Europese Unie en de harmonisatie van voorschriften van sociale aard zou het contraproductief zijn om terug te keren tot een nationale regelgeving voor het controleapparaat.

### **3.4. Evenredigheidsbeginsel**

Het voorstel is om de volgende redenen in overeenstemming met het evenredigheidsbeginsel.

De algemene doelstellingen van het voorstel bestaan erin de efficiëntie en doeltreffendheid van het tachograafstelsel te verbeteren. De voorgestelde maatregelen zijn evenredig met deze doelstellingen, aangezien ze zullen leiden tot een vermindering van de administratieve

---

<sup>11</sup> Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, tot wijziging van Verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad, PB L 102 van 11.4.2006, blz.1.



lasten en kosten voor het gebruik van de tachograaf door bestuurders, ondernemingen en controle instanties. Ze omvatten niet meer dan het hoogst noodzakelijke om deze doelstellingen te bereiken.

### **3.5. Keuze van het instrument**

Aangezien het voorstel een verordening wijzigt, is het gekozen instrument ook een verordening. Voorlopig wordt er voorgesteld om enkel de artikelen van Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad te wijzigen, en niet de technische bijlagen. Nadat deze gewijzigde verordening is aangenomen, zal de regelgevende tekst, met inbegrip van de bijlagen, via een codificatieprocedure worden geconsolideerd.

### **3.6. Europese Economische Ruimte**

De voorgestelde beschikking is relevant voor de EER en dient derhalve ook voor de EER te gelden.

## **4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING**

Het voorstel houdt geen extra kosten voor de EU-begroting in.

## **5. VEREENVOUDIGING**

Deze maatregel draagt bij tot de beoogde vereenvoudiging. Hij valt binnen het toepassingsgebied van het Actieprogramma ter vermindering van de administratieve lasten in de Europese Unie en breidt een vervolg aan de voorstellen van de Groep van onafhankelijke belanghebbenden op hoog niveau inzake administratieve lasten die door de heer Stoiber wordt voorgezeten. Bijgevolg laat het voorstel nationale overheden de mogelijkheid om bepaalde bedrijven vrij te stellen van de verplichting om een tachograaf te gebruiken voor afstanden van minder dan 100 km, zoals aangekondigd door de Commissie in haar mededeling "Actieprogramma ter vermindering van de administratieve lasten in de EU – Sectorale plannen ter vermindering van de lasten en acties in 2009"<sup>12</sup>.

---

<sup>12</sup> COM(2009) 544 definitief.

Voorstel voor een

**VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

**tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 3821/85 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad**

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 91,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité<sup>13</sup>,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's<sup>14</sup>,

Na raadpleging van de Europese Toezichthouder voor gegevensbescherming,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Bij Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad van 20 december 1985 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer<sup>15</sup> zijn bepalingen vastgesteld voor de constructie, de installatie, het gebruik en het testen van controleapparaten. De verordening is meermaals ingrijpend gewijzigd. Om meer duidelijkheid te scheppen, moeten de belangrijkste bepalingen dan ook worden vereenvoudigd en geherstructureerd.
- (2) Uit ervaring blijkt dat bepaalde technische elementen en controleprocedures moeten worden verbeterd om Verordening (EEG) nr. 3821/85 zo efficiënt mogelijk te kunnen toepassen.
- (3) Sommige voertuigen zijn vrijgesteld van de bepalingen van Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot harmonisatie

---

<sup>13</sup> PB C van, blz. .

<sup>14</sup> PB C van, blz. .

<sup>15</sup> PB L 370 van 31.12.1985, blz. 8.

van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, tot wijziging van Verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad<sup>16</sup>. Met het oog op meer coherentie moet de mogelijkheid worden gecreëerd deze voertuigen vrij te stellen van de toepassing van Verordening (EEG) nr. 3821/85.

- (4) Om meer coherentie te brengen in de verschillende uitzonderingen als bepaald in artikel 13 van Verordening (EG) nr. 561/2006 en om de administratieve lasten voor vervoersondernemingen te verminderen, rekening houdend met de doelstellingen van die verordening, dienen de toelaatbare maximumafstanden als bepaald in artikel 13, onder d), f) en p) te worden herzien.
- (5) Door locatiegegevens te registreren kunnen de rij- en rusttijden gemakkelijker onderling worden vergeleken om onregelmatigheden en fraude op te sporen. Met een controleapparaat dat op een satellietnavigatiesysteem is aangesloten, kunnen dergelijke gegevens op gepaste en kosteneffectieve wijze automatisch worden geregistreerd zodat de controleambtenaren er tijdens controles gebruik van kunnen maken. Een dergelijk apparaat is bijgevolg onontbeerlijk.
- (6) Krachtens Richtlijn 2006/22/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 inzake minimumvoorwaarden voor de uitvoering van de Verordeningen (EEG) nr. 3820/85 en (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer en tot intrekking van Richtlijn 88/599/EEG van de Raad<sup>17</sup> zijn de lidstaten verplicht een minimaal aantal wegcontroles uit te voeren. Daartoe moet worden voorzien in communicatie op afstand tussen het controleapparaat en de controle instanties die gerichte wegcontroles gemakkelijker maakt en waardoor de administratieve lasten van willekeurige controles bij vervoersondernemingen worden verminderd.
- (7) Intelligente vervoerssystemen (ITS) kunnen helpen om de uitdagingen voor het Europese vervoersbeleid aan te pakken, waaronder de groei van het wegvervoer en de daaruit volgende congestie of het stijgende energieverbruik. Daarom moeten er in het controleapparaat gestandaardiseerde interfaces worden ingebouwd zodat het interoperabel is met andere ITS-toepassingen.
- (8) De veiligheid van het controleapparaat en het onderliggende systeem is van essentieel belang om betrouwbare gegevens te genereren. Fabrikanten moeten het controleapparaat bijgevolg tijdens de hele levensduur zo ontwikkelen, testen en onophoudelijk inspecteren dat veiligheidsgebreken gemakkelijk kunnen worden vastgesteld, voorkomen en verholpen.
- (9) Dankzij praktijktesten voor het controleapparaat waarvoor nog geen typegoedkeuring is verleend, kan het apparaat in reële situaties worden getest voordat het overal op de markt wordt gebracht. Op die manier kunnen ook sneller verbeteringen worden aangebracht. Praktijktesten moeten bijgevolg worden toegelaten op voorwaarde dat de deelname aan dergelijke testen en de naleving van Verordening (EG) nr. 561/2006 daadwerkelijk worden gecontroleerd.

---

<sup>16</sup> PB L 102 van 11.4.2006, blz. 1.

<sup>17</sup> PB L 102 van 11.4.2006, blz. 35.

- (10) Monteurs en werkplaatsen vervullen een belangrijke rol voor de veiligheid van het controleapparaat. Derhalve moeten bepaalde minimumvereisten voor hun goedkeuring en audit worden vastgesteld om belangenconflicten tussen werkplaatsen en vervoersondernemingen te voorkomen.
- (11) Om de bestuurderskaarten beter te kunnen analyseren en controleren en de taken van de controleambtenaren te vereenvoudigen, dienen er nationale elektronische registers te worden ingevoerd en voorbereidingen te worden getroffen om die registers met elkaar te verbinden.
- (12) Aangezien fraude en misbruik met rijbewijzen minder waarschijnlijk is dan met bestuurderskaarten, zou het systeem van het controleapparaat betrouwbaarder en effectiever zijn als de bestuurderskaart in de toekomst in het rijbewijs wordt geïntegreerd. Deze werkwijze zou ook de administratieve lasten voor bestuurders verminderen omdat ze niet langer twee verschillende documenten moeten aanvragen, ontvangen en bijhouden. Een wijziging aan Richtlijn 2006/126/EG dient dienovereenkomstig te worden overwogen.
- (13) Om de administratieve lasten voor bestuurders en vervoersondernemingen te verminderen, dient te worden verduidelijkt dat er geen schriftelijk bewijs nodig is van de dagelijkse of wekelijkse rusttijden. Met het oog op de controle moeten perioden waarin voor de bestuurder geen activiteit wordt geregistreerd ook tot de rusttijden worden gerekend.
- (14) De controleambtenaren worden voortdurend met nieuwe uitdagingen geconfronteerd omdat het controleapparaat verandert en er nieuwe manipulatietechnieken opduiken. Met het oog op een effectievere controle en een geharmoniseerd controlebeleid in de hele Europese Unie dient er een gemeenschappelijke methodiek te worden uitgewerkt voor de basisopleiding en bijscholing opleiding van de ambtenaren.
- (15) De registratie van gegevens door het controleapparaat, alsmede de ontwikkeling van technologieën voor de registratie van locatiegegevens, de communicatie op afstand en de interface met intelligente vervoerssystemen brengen allemaal de verwerking van persoonsgegevens met zich mee. De EU-wetgeving inzake de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens, met name Richtlijn 95/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 oktober 1995 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens<sup>18</sup> en Richtlijn 2002/58/EG van het Europees Parlement en de Raad van 12 juli 2002 betreffende de verwerking van persoonsgegevens en de bescherming van de persoonlijke levenssfeer in de sector elektronische communicatie<sup>19</sup> dient te worden toegepast.
- (16) Teneinde een eerlijke concurrentie op de interne wegvervoersmarkt te verzekeren en de bestuurders en vervoersondernemingen een duidelijke boodschap te geven, dient de hoogste categorie sancties van de lidstaten te worden opgelegd voor "zeer ernstige" inbreuken (zoals bepaald in Richtlijn 2009/5/EG van de Commissie van

---

<sup>18</sup> PB L 281 van 23.11.1995, blz. 31.

<sup>19</sup> PB L 201 van 31.7.2002, blz. 37.

30 januari 2009 tot wijziging van bijlage III bij Richtlijn 2006/22/EG van het Europees Parlement en de Raad inzake minimumvoorwaarden voor de uitvoering van de Verordeningen (EEG) nr. 3820/85 en (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer<sup>20</sup>), zonder afbreuk te doen aan het subsidiariteitsbeginsel.

- (17) Door aanpassingen van de Europese overeenkomst nopens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanningen van motorrijtuigen in het internationale vervoer over de weg, die op 1 juli 1970 in Genua werd ondertekend, met inbegrip van de zes wijzigingen, als neergelegd bij de Secretaris-generaal van de Verenigde Naties (AETR), is het gebruik van het controleapparaat als vermeld in bijlage IB nu ook verplicht voor voertuigen die in aangrenzende derde landen zijn geregistreerd. Aangezien deze landen rechtstreeks worden getroffen door veranderingen aan het controleapparaat naar aanleiding van deze verordening, dienen zij aan de gesprekken over technische kwesties te kunnen deelnemen. Bijgevolg dient er een tachograafforum te worden opgericht.
- (18) Om technische ontwikkelingen te kunnen weerspiegelen, moet de bevoegdheid om handelingen vast te stellen overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie aan de Commissie worden gedelegeerd voor de aanpassing van bijlagen I, IB en II aan de technische vooruitgang en voor de aanvulling van bijlage IB met de technische specificaties die vereist zijn om de automatische registratie van de locatiegegevens, de communicatie op afstand en een interface met intelligente vervoerssystemen mogelijk te maken. Het is van bijzonder belang dat de Commissie tijdens haar voorbereidende werkzaamheden het nodige overleg pleegt, ook op deskundigenniveau. Bij het voorbereiden en opstellen van gedelegeerde handelingen dient de Commissie erop toe te zien dat de desbetreffende documenten gelijktijdig, tijdig en op passende wijze bij het Europees Parlement en de Raad worden ingediend.
- (19) Teneinde uniforme voorwaarden te waarborgen voor de uitvoering van deze verordening betreffende praktijktesten, de elektronische uitwisseling van informatie over bestuurderskaarten tussen de lidstaten en de opleiding van de controleambtenaren, dient de Commissie uitvoeringsbevoegdheden te krijgen. Deze bevoegdheden moeten worden uitgeoefend overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren<sup>21</sup>.
- (20) De adviesprocedure dient te worden gevolgd voor de vaststelling van de procedures om praktijktesten uit te voeren en van de formulieren om die testen te controleren, alsook van de methodiek voor de basis- en voortgezette opleiding van de controleambtenaren.
- (21) De onderzoeksprocedure dient te worden gevolgd voor de vaststelling van de specificaties voor de elektronische uitwisseling van informatie over bestuurderskaarten tussen de lidstaten.

---

<sup>20</sup> PB L 29 van 31.1.2009, blz. 45.

<sup>21</sup> PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13.

(22) Verordening (EEG) nr. 3821/85 moet dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

### *Artikel 1*

Verordening (EEG) nr. 3821/85 wordt als volgt gewijzigd:

1) De artikelen 1 tot en met 21 worden door de volgende artikelen vervangen:

## **"HOOFDSTUK I**

### **Beginselen en toepassingsgebied**

#### *Artikel 1*

##### *Onderwerp en beginsel*

Deze verordening bepaalt de voorschriften voor de constructie, de installatie, het gebruik en het testen van controleapparaten in het wegvervoer die worden gebruikt om de naleving van Verordening (EG) nr. 561/2006, Richtlijn 2002/15/EG<sup>22</sup> en Richtlijn 92/6/EEG<sup>23</sup> te controleren.

De constructie, de installatie, het gebruik en het testen van controleapparaten dient aan de voorschriften van deze verordening te voldoen.

#### *Artikel 2*

##### *Definities*

1. In deze verordening gelden de definities van artikel 4 van Verordening (EG) nr. 561/2006.
2. Naast de in lid 1 bedoelde definities wordt voor de toepassing van deze verordening verstaan onder:
  - (a) "controleapparaat": het in wegvoertuigen in te bouwen apparaat om gegevens betreffende het rijden van deze voertuigen en bepaalde werktijden van hun bestuurder automatisch of semiautomatisch weer te geven, te registreren, af te drukken, op te slaan door te geven;
  - (b) "voertuigunit": het controleapparaat met uitzondering van de bewegingsopnemer en de kabels waarmee de bewegingsopnemer aangesloten is. De voertuigunit mag uit een enkele unit bestaan of uit verscheidene units verspreid over het voertuig, op voorwaarde dat de voertuigunit aan de veiligheidseisen van deze verordening voldoet;

---

<sup>22</sup> PB L 80 van 23.3.2002, blz. 35.

<sup>23</sup> PB L 57 van 2.3.1992, blz. 27.

- (c) "bewegingsopnemer": deel van het controleapparaat dat een signaal afgeeft betreffende de snelheid van het voertuig en/of de afgelegde afstand;
- (d) "tachograafkaart": smartcard voor gebruik in het controleapparaat waardoor het controleapparaat de taak van de kaarthouder kan vaststellen en gegevens kan verzenden en opslaan;
- (e) "registratieblad": een blad dat ontworpen is om gegevens op te nemen en vast te leggen, dat dient te worden aangebracht in het controleapparaat waarnaar in bijlage I wordt verwezen en waarop de schrijfstiften van dit apparaat continu diagrammen van de te registreren gegevens optekenen;
- (f) "bestuurderskaart": een door de autoriteiten van een lidstaat aan elke bestuurder afzonderlijk afgegeven tachograafkaart die de bestuurder identificeert en de activiteiten van de bestuurder registreert;
- (g) "controlekaart": een door de autoriteiten van een lidstaat aan de bevoegde autoriteiten afgegeven tachograafkaart die de controle-instanties en eventueel de met de controle belaste ambtenaar identificeert en toegang verschaft tot de in het geheugen of op de bestuurderskaart opgeslagen gegevens om deze te lezen, af te drukken en/of te downloaden;
- (h) "bedrijfskaart": een door de autoriteiten van een lidstaat aan de eigenaar of houder van met het controleapparaat uitgeruste voertuigen afgegeven tachograafkaart die de eigenaar of houder identificeert en waarmee de in het controleapparaat van deze eigenaar of houder opgeslagen gegevens kunnen worden weergegeven, gedownload en afgedrukt;
- (i) "werkplaatskaart": een tachograafkaart, afgegeven door de autoriteiten van een lidstaat aan een door die lidstaat goedgekeurde fabrikant van controleapparatuur, installateur, voertuigfabrikant of werkplaats, die de kaarthouder identificeert en waarmee het controleapparaat kan worden getest en gekalibreerd en/of waarmee gegevens kunnen worden gedownload;
- (j) "dagelijkse werktijd": omvat de rijtijd, alle andere werktijden, de tijd dat de bestuurders beschikbaar zijn, de werkonderbrekingen en de rusttijden voor zover die niet langer dan negen uur duren.

*Artikel 3*  
*Toepassingsgebied*

1. Het controleapparaat moet zijn geïnstalleerd en worden gebruikt in voertuigen, bestemd voor het vervoer over de weg van personen of van goederen, die in een lidstaat zijn ingeschreven en die onder het toepassingsgebied van Verordening (EG) nr. 561/2006 vallen.
2. De lidstaten mogen de in artikel 13, leden 1 en 3, van Verordening (EG) nr. 561/2006 bedoelde voertuigen van de toepassing van deze verordening vrijstellen.

3. De lidstaten kunnen, na machtiging door de Commissie, voertuigen die bestemd zijn voor het in artikel 14, lid 1, van Verordening (EG) nr. 561/2006 bedoelde vervoer van de toepassing van deze verordening vrijstellen.

De lidstaten kunnen voertuigen die bestemd zijn voor het in artikel 14, lid 2, van Verordening (EG) nr. 561/2006 bedoelde vervoer van de toepassing van deze verordening vrijstellen; ze stellen de Commissie daar onmiddellijk van in kennis.

4. De lidstaten kunnen voor binnenlands vervoer eisen dat een controleapparaat wordt geïnstalleerd en gebruikt in overeenstemming met deze verordening in alle voertuigen waarvoor de installatie en het gebruik daarvan niet is vereist op grond van lid 1 van dit artikel.

## **HOOFDSTUK II**

### **Slimme controleapparaten**

#### *Artikel 4*

#### *Registratie van locatiegegevens*

Locatiegegevens worden geregistreerd om het begin- en eindpunt van de dagelijkse werkdag te kunnen bepalen. Daartoe worden voertuigen die voor het eerst in het verkeer worden gebracht [48 maanden na de inwerkingtreding van deze verordening], uitgerust met een controleapparaat dat verbonden is met een wereldwijd satellietnavigatiesysteem (GNSS).

De Commissie krijgt de bevoegdheid gedelegeerde handelingen aan te nemen overeenkomstig artikel 39 betreffende het aanvullen van bijlage IB met de gedetailleerde technische specificaties die nodig zijn om de locatiegegevens die het controleapparaat van het GNSS ontvangt, te kunnen verwerken.

#### *Artikel 5*

#### *Communicatie op afstand voor controledoelinden*

1. Om de bevoegde controleautoriteiten te helpen gerichte controles uit te voeren, kan het controleapparaat dat in voertuigen die voor het eerst in het verkeer worden gebracht [48 maanden na de inwerkingtreding van deze verordening] wordt geïnstalleerd, gegevens uitwisselen met de autoriteiten terwijl het voertuig aan het rijden is.
2. Een communicatieverbinding met het controleapparaat wordt uitsluitend tot stand gebracht op verzoek van het apparaat van de controleautoriteiten. Het apparaat wordt beveiligd om de gegevensintegriteit en de legitimatie van het registratie- en controleapparaat te verzekeren.
3. Tijdens de communicatie worden uitsluitend gegevens uitgewisseld die nodig zijn voor gerichte wegcontroles. Gegevens inzake de identiteit van de bestuurder, bestuurdersactiviteiten en snelheid worden niet meegedeeld.



4. De uitgewisselde gegevens worden uitsluitend gebruikt om de naleving van deze verordening en Verordening (EG) nr. 561/2006 te controleren. De gegevens worden niet aan andere entiteiten dan de controleautoriteiten doorgegeven.
5. De controleautoriteiten mogen de gegevens enkel bewaren voor de duur van de wegcontrole en dienen deze ten laatste twee uur na afloop daarvan verwijderen.
6. De eigenaar of de houder van het voertuig dient de chauffeur op de hoogte te brengen van de mogelijke communicatie vanop afstand.
7. De bevoegde controleautoriteit kan, op basis van de uitgewisselde gegevens, beslissen het voertuig en het controleapparaat te controleren.
8. De Commissie krijgt de bevoegdheid gedelegeerde handelingen aan te nemen overeenkomstig artikel 39 betreffende het aanvullen van bijlage IB met gedetailleerde technische specificaties die nodig zijn om overeenkomstig dit artikel de communicatie vanop afstand tussen het controleapparaat en de bevoegde controleautoriteiten tot stand te brengen.

*Artikel 6*  
*Intelligente vervoerssystemen*

1. Het in bijlage IB genoemde controleapparaat is interoperabel met de toepassingen van intelligente vervoerssystemen die zijn gedefinieerd in artikel 4 van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen<sup>24</sup>.
2. Voor de toepassing van lid 1 worden voertuigen die voor het eerst in het verkeer worden gebracht [48 maanden na de inwerkingtreding van deze verordening], voorzien van een controleapparaat uitgerust met een geharmoniseerde interface waardoor de geregistreerde of geproduceerde gegevens kunnen worden gebruikt voor toepassingen van intelligente vervoerssystemen.
3. De Commissie is bevoegd voor de vaststelling van gedelegeerde handelingen overeenkomstig artikel 39 betreffende het aanvullen van bijlage IB met de specificaties van de interface, toegangsrechten en de lijst van gegevens waartoe toegang wordt verleend.

---

<sup>24</sup> PB L 207 van 6.8.2010, blz. 1.

## HOOFDSTUK III

### Typegoedkeuring

#### *Artikel 7 Toepassingen*

1. Fabrikanten of hun agenten dienen een aanvraag voor EU-typegoedkeuring van een controleapparaat, bewegingssensor, modelregistratieblad of tachograafkaart in bij de typegoedkeuringsinstanties die daartoe door alle lidstaten zijn ingesteld.
2. De lidstaten delen de naam en de contactgegevens van de overeenkomstig lid 1 aangewezen autoriteiten mee aan de Commissie. De Commissie publiceert de lijst van de voor de typekeuring aangewezen autoriteiten op haar website.
3. Een aanvraag voor een typegoedkeuring gaat vergezeld van de gepaste specificaties en de in punt VIII van bijlage IB bedoelde certificaten. De Commissie stelt onafhankelijke beoordelaars aan om de veiligheidscertificaten af te geven.
4. Voor eenzelfde type van controleapparaat, bewegingssensor, modelregistratieblad of tachograafkaart kan slechts in één lidstaat een verzoek worden ingediend.

#### *Artikel 8 Verlenen van typegoedkeuring*

Een lidstaat verleent de EU-goedkeuring voor een type controleapparaat, bewegingssensor, modelregistratieblad of tachograafkaart dat aan de voorschriften van bijlage I of IB voldoet, indien de lidstaat in de gelegenheid is erop toe te zien dat de geproduceerde apparaten of registratiebladen overeenkomen met het goedgekeurde model.

Voor wijzigingen van of toevoegingen aan een goedgekeurd model moet door de lidstaat die de eerste EU-typegoedkeuring heeft verleend, een aanvullende EU-typegoedkeuring worden gegeven.

#### *Artikel 9 Goedkeuringsmerk*

De lidstaten verlenen de aanvrager een EU-goedkeuringsmerk overeenkomstig het model in bijlage II voor elk type van controleapparaat, bewegingssensor, modelregistratieblad of tachograafkaart dat ze overeenkomstig artikel 8 goedkeuren.

#### *Artikel 10 Goedkeuring of weigering*

De bevoegde autoriteiten van de lidstaat waar typegoedkeuringsaanvraag werd ingediend, bezorgen de autoriteiten van de andere lidstaten voor elk type controleapparaat,

bewegingssensor, modelregistratieblad of tachograafkaart dat ze goedkeuren binnen de maand een afschrift van het goedkeuringscertificaat, samen met de afschriften van de documenten met de relevante specificaties.

Wanneer de bevoegde autoriteiten de aanvraag niet goedkeuren, brengen ze de autoriteiten van de andere lidstaten op de hoogte dat de typegoedkeuring is geweigerd en delen zij de redenen voor deze beslissing mee.

### *Artikel 11*

#### *Overeenstemming van uitrusting met typegoedkeuring*

1. Indien de lidstaat die de in artikel 8 bedoelde EU-typegoedkeuring heeft verleend, vaststelt dat controleapparaten, bewegingssensoren, registratiebladen of tachograafkaarten, voorzien van het door hem toegekende EU-goedkeuringsmerk, niet overeenstemmen met het door hem goedgekeurde model, neemt hij de nodige maatregelen teneinde te bewerkstelligen dat het productiemodel overeenstemt met het goedgekeurde model. Onder deze maatregelen kan, indien nodig, de intrekking van de EU-typegoedkeuring vallen.
2. De lidstaat die een EU-typegoedkeuring heeft verleend, moet deze intrekken indien het goedgekeurde controleapparaat, de bewegingssensor, het registratieblad of de tachograafkaart niet overeenstemt met deze verordening of bij het gebruik een gebrek van algemene aard vertoont waardoor het ongeschikt wordt voor het doel waarvoor het is bestemd.
3. Indien de lidstaat die een EU-typegoedkeuring heeft verleend, door een andere lidstaat in kennis wordt gesteld van het bestaan van een van de gevallen, bedoeld in de leden 1 en 2, neemt hij na overleg met deze lidstaat eveneens de in die leden bedoelde maatregelen, behoudens lid 5.
4. De lidstaat die het bestaan van een van de in lid 2 bedoelde gevallen heeft vastgesteld, kan het in de handel brengen en het in gebruik nemen van de controleapparaten, de bewegingssensoren, de registratiebladen of de tachograafkaarten tot nader aankondiging opschorten. Hetzelfde geldt in de gevallen bedoeld in lid 1 voor controleapparaten, bewegingssensoren, registratiebladen of tachograafkaarten die van de eerste EU-ijking zijn vrijgesteld, indien de fabrikant na ontvangen waarschuwing deze niet in overeenstemming brengt met het goedgekeurde model of met de voorschriften van deze verordening.

In alle gevallen lichten de bevoegde instanties van de lidstaten elkaar en de Commissie binnen één maand over het intrekken van een verleende EU-typegoedkeuring of andere overeenkomstig de leden 1, 2 en 3 getroffen maatregelen in, alsmede over de redenen die hiertoe hebben geleid.

5. Indien de lidstaat die de EU-typegoedkeuring heeft verleend, het bestaan van de in de leden 1 en 2 bedoelde gevallen betwist, trachten de betrokken lidstaten het geschil bij te leggen. De Commissie wordt op de hoogte gehouden.

Indien de betrokken lidstaten er niet in zijn geslaagd tot overeenstemming te komen binnen een termijn van vier maanden te rekenen vanaf de datum van de in lid 3 bedoelde kennisgeving, neemt de Commissie, na raadpleging van de deskundigen

van alle lidstaten en na bestudering van alle daarop betrekking hebbende factoren, zoals bijvoorbeeld de economische en de technische, binnen een termijn van zes maanden na het verstrijken van die termijn van vier maanden een besluit, dat ter kennis wordt gebracht van de betrokken lidstaten en tegelijkertijd aan de andere lidstaten wordt medegedeeld. De Commissie stelt van geval tot geval de termijn voor het toepassen van haar besluit vast.

#### *Artikel 12*

##### *Goedkeuring van registratiebladen*

1. De aanvrager van een EU-typegoedkeuring voor een modelregistratieblad moet op zijn aanvragen het (de) in bijlage I genoemde type(n) van de controleapparaten aangeven waarvoor dit registratieblad ontworpen is om gebruikt te worden, en moet voor het testen van het blad een adequaat apparaat van het (de) passende type(n) beschikbaar stellen.
2. De bevoegde instanties van elke lidstaat geven op het goedkeuringscertificaat van het modelregistratieblad het (de) in bijlage I genoemde type(n) aan van de controleapparaten waarop het registratiebladmodel kan worden gebruikt.

#### *Artikel 13*

##### *Rechtvaardiging van besluiten tot weigering*

Ieder besluit tot weigering of intrekking van een goedkeuring van een type van een controleapparaat, een bewegingssensor, een modelregistratieblad of een tachograafkaart, dat uit hoofde van deze verordening wordt genomen, wordt nauwkeurig gemotiveerd. Het wordt ter kennis van de betrokkene gebracht, onder vermelding van de middelen tot beroep die de in de lidstaten geldende wetgeving biedt, en van de termijnen waarbinnen dit beroep kan worden aangetekend.

#### *Artikel 14*

##### *Erkenning controleapparaten waarvoor een typegoedkeuring werd verleend*

De lidstaten mogen de inschrijving niet weigeren en het in het verkeer brengen of het gebruik van voertuigen, voorzien van een controleapparaat, niet verbieden om redenen welke verband houden met een dergelijk apparaat, indien het apparaat is voorzien van het EU-typegoedkeuringsmerk, als bedoeld in artikel 9 en van het installatieplaatje als bedoeld in artikel 17, lid 4.

#### *Artikel 15*

##### *Veiligheid*

1. Fabrikanten ontwerpen, testen en controleren controleapparaten, bewegingssensoren en tachograafkaarten die worden geproduceerd om kwetsbaarheden op te sporen die tijdens alle fasen van het productieproces aan de oppervlakte komen en mogelijk misbruik daarvan te voorkomen of te bestrijden.

2. Hiertoe dienen fabrikanten de gepaste documentatie met het oog op een kwetsbaarheidsanalyse in bij de in artikel 7, lid 3, bedoelde beoordelaar.
3. Onafhankelijke beoordelaars voeren penetratietesten uit op controleapparaten, bewegingssensoren en tachograafkaarten om te bevestigen dat bekende kwetsbaarheden niet kunnen worden misbruikt door individuen die over publiek toegankelijke kennis beschikken.

*Artikel 16*  
*Praktijktesten*

1. De lidstaten kunnen praktijktesten laten uitvoeren voor controleapparaten waarvoor nog geen typegoedkeuring werd verleend. Een door een lidstaat verleende toestemming voor de uitvoering van praktijktesten wordt door de andere lidstaten erkend.
2. Bestuurders en vervoersondernemingen die deelnemen aan een praktijktest moeten voldoen aan de vereisten van Verordening (EG) nr. 561/2006. Om aan te tonen dat zij aan deze vereisten voldoen, volgen de bestuurders de in artikel 31, lid 2, vastgelegde procedure.
3. De Commissie kan uitvoeringshandelingen aannemen waarin de te volgen procedures voor het uitvoeren van praktijktesten en de vormen die moeten worden gebruikt om deze praktijktesten te toetsen, worden vastgesteld. Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 40, lid 2, bedoelde raadplegingsprocedure.

## HOOFDSTUK IV

### Installatie en controle

*Artikel 17*  
*Installatie en reparatie*

1. Controleapparaten mogen uitsluitend worden hersteld door installateurs of werkplaatsen die conform artikel 19 daartoe door de bevoegde instanties van de lidstaten zijn erkend.
2. De installateurs of werkplaatsen verzegelen de controleapparaten na te hebben gecontroleerd of ze correct werken en of geen enkele manipulatievoorziening met de geregistreerde gegevens kan knoeien of ze kan wijzigen.
3. De erkende installateur of werkplaats brengt een bijzonder merk aan op de door hem aangebrachte verzegelingen en voert, voor de controleapparaten waarnaar in bijlage IB wordt verwezen, de elektronische veiligheidsgegevens in aan de hand waarvan de echtheidscontrole kan worden verricht. De bevoegde autoriteiten van elke lidstaat

houden een register van gebruikte merken en van elektronische veiligheidsgegevens bij evenals van de aan erkende werkplaatsen en installateurs afgegeven kaarten.

4. Het overeenkomstig de bijlagen I en IB aangebrachte installatieplaatje, levert het bewijs dat het controleapparaat overeenkomstig de voorschriften van deze verordening is geïnstalleerd.
5. Een verzegeling mag alleen worden verwijderd door de installateurs of werkplaatsen die door de bevoegde instanties van de lidstaten zijn erkend overeenkomstig lid 1 of door met de controle belaste ambtenaren, dan wel in de in bijlage I, deel V, punt 4 of in bijlage IB, deel V, punt 3, omschreven omstandigheden.

#### *Artikel 18*

##### *Inspecties van het controleapparaat*

Controleapparaten worden regelmatig door erkende werkplaatsen geïnspecteerd. Routine-inspecties worden ten minste om de twee jaar uitgevoerd.

De werkplaatsen stellen een inspectieverslag op ingeval onregelmatigheden in de werking van het controleapparaat moeten worden verholpen. Dat geldt zowel voor periodieke inspecties als inspecties op specifiek verzoek van de nationale bevoegde instantie. De werkplaatsen houden een lijst bij van alle opgestelde inspectieverslagen.

De werkplaatsen bewaren de inspectieverslagen gedurende minstens twee jaar vanaf het moment dat het verslag werd opgesteld. Op vraag van de bevoegde autoriteit stellen de werkplaatsen de inspectie- en ijkingsverslagen voor de betreffende periode ter beschikking.

#### *Artikel 19*

##### *Goedkeuring van installateurs en werkplaatsen*

1. De lidstaten dienen de installateurs en werkplaatsen die de controleapparaten installeren, controleren, inspecteren en repareren, goed te keuren, regelmatig te controleren en te certificeren.
2. De lidstaten zorgen ervoor dat de installateurs en werkplaatsen bevoegd en betrouwbaar zijn. Daartoe bepalen en publiceren ze een aantal duidelijke nationale procedures en zorgen ze ervoor dat aan de volgende minimumcriteria wordt voldaan:
  - (a) het personeel is goed opgeleid;
  - (b) de apparatuur om de relevante testen en taken uit te voeren is beschikbaar;
  - (c) de installateurs en werkplaatsen hebben een goede reputatie.
3. Audits van erkende installateurs of werkplaatsen worden als volgt uitgevoerd:
  - (a) De procedures die door de erkende installateurs of werkplaatsen worden toegepast om met de controleapparaten om te gaan, worden jaarlijks aan een audit onderworpen. De audit richt zich voornamelijk op de genomen veiligheidsmaatregelen en het gebruik van de werkplaatskaarten.

- (b) Er gebeuren ook onaangekondigde technische audits bij erkende installateurs of werkplaatsen om de uitgevoerde ijkingen en installaties te controleren. Die controles zullen jaarlijks minstens 10 % van de erkende werkplaatsen bestrijken.
4. De lidstaten nemen gepaste maatregelen om belangenconflicten tussen installateurs of werkplaatsen en wegvervoersondernemingen te voorkomen. Zo mag een vervoersonderneming die ook als erkende installateur of werkplaats actief is, geen controleapparaten in haar eigen voertuigen installeren of ijken.
  5. De ter zake bevoegde autoriteiten van de lidstaten stellen de Commissie op de hoogte van de lijst van erkende installateurs en werkplaatsen, de aan hen afgegeven kaarten, alsook afschriften van de merken en van de noodzakelijke elementen met betrekking tot de gebruikte elektronische veiligheidsgegevens. De Commissie publiceert de lijsten van erkende installateurs en werkplaatsen op haar website.
  6. De lidstaten trekken de goedkeuring van installateurs en werkplaatsen die hun verplichtingen onder deze verordening niet nakomen tijdelijk of permanent in.

*Artikel 20*  
*Werkplaatskaarten*

1. De administratieve geldigheidsduur van werkplaatskaarten mag een periode van een jaar niet overschrijden.
2. Bij verlenging, beschadiging, slechte werking, verlies of diefstal van de werkplaatskaart verstrekt de bevoegde autoriteit een nieuwe kaart binnen vijf werkdagen na ontvangst van een met redenen omkleed verzoek daartoe. De autoriteit die de kaart uitreikt, houdt een register bij van de verloren, gestolen of in ongereede geraakte kaarten.
3. Wanneer een lidstaat de goedkeuring van een installateur of werkplaats intrekt als bepaald in artikel 19, dient hij ook de uitgereikte werkplaatskaarten in te trekken.
4. De lidstaten nemen alle noodzakelijke maatregelen om ieder risico te voorkomen dat de aan de erkende installateurs en werkplaatsen verstrekte werkplaatskaarten worden vervalst.

## HOOFDSTUK V

### Bestuurderskaarten

*Artikel 21*  
*Afgifte van bestuurderskaarten*

1. De bestuurderskaart wordt op verzoek van de bestuurder afgegeven door de bevoegde autoriteit van de lidstaat waar de bestuurder zijn gewone verblijfplaats

heeft. Ze wordt binnen één maand nadat het verzoek wordt ontvangen door de bevoegde autoriteit afgegeven.

2. Uit hoofde van dit artikel betekent "gewone verblijfplaats" de plaats waar een natuurlijke persoon gewoonlijk verblijft, dit wil zeggen ten minste voor 185 dagen van elk kalenderjaar, wegens persoonlijke en beroepsmatige binding of, in het geval van personen zonder beroepsmatige bindingen, wegens persoonlijke bindingen die een sterk verband aantonen tussen de persoon en de plaats waar deze woont; de gewone verblijfplaats van een natuurlijke persoon die beroepsmatige bindingen heeft op een andere plaats dan de plaats waar hij zijn persoonlijke bindingen heeft en die afwisselend verblijft in twee of meer lidstaten wordt gezien als de plaats waar hij zijn persoonlijke bindingen heeft, op voorwaarde dat deze persoon er regelmatig terugkeert. Deze laatste voorwaarde vervalt wanneer de betrokkene in een lidstaat verblijft om een opdracht van bepaalde duur te vervullen.
3. De bestuurders tonen met passende middelen, met name met hun identiteitskaart of enig ander legitimatiebewijs, aan waar hun gewone verblijfplaats is. De bevoegde autoriteiten van de lidstaat waar de bestuurderskaart is afgegeven, kunnen, indien zij de juistheid van de afgelegde verklaring inzake de gewone verblijfplaats betwijfelen of met het oog op bepaalde specifieke controles, om aanvullende inlichtingen of bewijsstukken verzoeken.
4. De bevoegde autoriteiten van de lidstaat waar de bestuurderskaart is afgegeven, nemen gepaste maatregelen om te verzekeren dat een aanvrager niet reeds houder is van een geldige bestuurderskaart en personaliseren de bestuurderskaart overeenkomstig de bepalingen van bijlage IB.
5. Om administratieve redenen is de bestuurderskaart ten hoogste vijf jaar geldig.
6. Een geldige bestuurderskaart wordt niet ingetrokken of geschorst, tenzij de bevoegde autoriteiten van een lidstaat vaststellen dat de kaart werd vervalst of de bestuurder een kaart gebruikt waarvan hij niet de houder is of dat de kaart werd verkregen op basis van valse verklaringen en/of vervalste documenten. Indien de kaart door een andere lidstaat dan de lidstaat van afgifte wordt geschorst of ingetrokken, zendt de lidstaat die de kaart schorst of intrekt deze met opgave van redenen terug naar de autoriteit van de lidstaat die de kaart heeft afgegeven.
7. Bestuurderskaarten worden alleen afgegeven aan aanvragers waarop Verordening (EG) nr. 561/2006 van toepassing is.
8. De lidstaten nemen alle nodige maatregelen om te voorkomen dat bestuurderskaarten worden vervalst.

## *Artikel 22*

### *Gebruik van bestuurderskaarten*

1. De bestuurderskaart is persoonlijk.
2. Een bestuurder mag niet meer dan één geldige bestuurderskaart bezitten en mag uitsluitend zijn eigen gepersonaliseerde bestuurderskaart gebruiken. Hij mag geen defecte of verlopen kaart gebruiken.



*Artikel 23*  
*Vernieuwing van bestuurderskaarten*

1. Wanneer een bestuurder zijn bestuurderskaart wenst te vernieuwen, richt hij daartoe een verzoek aan de bevoegde autoriteiten van de lidstaat waarin hij zijn gewone verblijfplaats heeft, uiterlijk 15 werkdagen vóór de datum waarop de kaart verstrijkt.
2. Wanneer de autoriteiten van de lidstaat van zijn gewone verblijfplaats verschillen van de autoriteiten die de kaart hebben afgegeven, en de eerstgenoemde autoriteiten gevraagd wordt de bestuurderskaart te vernieuwen, brengen zij de autoriteiten die de oude kaart hebben afgegeven op de hoogte van de redenen voor vernieuwing.
3. Bij verzoek om vernieuwing van een bijna verlopen kaart verstrekt de bevoegde autoriteit vóór de vervaldatum een nieuwe kaart wanneer dat verzoek haar is toegezonden binnen de in lid 1 gestelde termijn.

*Artikel 24*  
*Gestolen, verloren of defecte bestuurderskaarten*

1. De autoriteit die de kaart afgeeft, houdt een register bij van de afgegeven, gestolen verloren en defecte kaarten, gedurende minstens de periode de administratieve geldigheid van de betrokken kaarten.
2. Indien een bestuurderskaart beschadigd is of slecht werkt, zendt de bestuurder de kaart terug naar de bevoegde autoriteit van de lidstaat waar hij zijn gewone verblijfplaats heeft. Van de diefstal van de kaart moet aangifte worden gedaan bij de bevoegde autoriteiten van het land waar de diefstal heeft plaatsgevonden.
3. Van het verlies van de bestuurderskaart moet aangifte worden gedaan bij de bevoegde autoriteiten van de lidstaat die de kaart heeft afgegeven, alsmede bij die van de lidstaat waar de houder zijn gewone verblijfplaats heeft, indien deze verschillen.
4. Bij beschadiging, slechte werking, verlies of diefstal van de bestuurderskaart moet de bestuurder bij de bevoegde autoriteiten van de lidstaat waar hij zijn gewone verblijfplaats heeft binnen zeven kalenderdagen om vervanging van de kaart verzoeken. Deze autoriteiten zullen in een vervangende kaart voorzien binnen vijf werkdagen na ontvangst van het gedetailleerd verzoek daartoe.
5. Onder de in lid 4 genoemde omstandigheden kan de bestuurder gedurende ten hoogste vijftien kalenderdagen of gedurende een langere periode als dit noodzakelijk is om het voertuig naar het bedrijf terug te rijden, zonder zijn kaart blijven rijden, mits hij bewijzen dat hij zijn kaart tijdens die periode niet kan tonen of gebruiken.

*Artikel 25*  
*Onderlinge erkenning en omwisseling van bestuurderskaarten*

1. De door de lidstaten afgegeven bestuurderskaarten worden onderling erkend.
2. Wanneer de houder van een door een lidstaat afgegeven geldige bestuurderskaart zijn gewone verblijfplaats in een andere lidstaat vestigt, kan hij verzoeken zijn kaart om te wisselen tegen een gelijkwaardige bestuurderskaart. Het is de

verantwoordelijkheid van de lidstaat die de kaart omwisselt, om na te gaan of de ter omwisseling aangeboden kaart nog geldig is.

3. Een lidstaat die een kaart omwisselt, zendt de oude kaart met opgave van redenen terug aan de autoriteiten van de lidstaat die de kaart hebben afgegeven.
4. Wanneer een lidstaat een bestuurderskaart vervangt of omwisselt, wordt de vervanging of omwisseling alsmede iedere latere vervanging of omwisseling in die lidstaat geregistreerd.

#### *Artikel 26*

##### *Elektronische uitwisseling van de gegevens op bestuurderskaarten*

1. Om te verzekeren dat een aanvrager niet reeds houder is van een geldige bestuurderskaart als bedoeld in artikel 21, lid 4, houden de lidstaten elektronische registers bij die de volgende gegevens van bestuurderskaarten bevatten, gedurende een periode die ten minste even lang is als de van administratieve geldigheid van de kaart:
  - naam en voornaam van de bestuurder
  - geboortedatum en -plaats van de bestuurder
  - bestuurderskaartnummer en plaats van afgifte van het rijbewijs (indien van toepassing)
  - status van de bestuurderskaart
2. De Commissie en de lidstaten nemen alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de elektronische registers met elkaar verbonden en in de hele Unie beschikbaar zijn.
3. Telkens als zij een bestuurderskaart afgeven, vernieuwen of vervangen, verifiëren de lidstaten via de elektronische uitwisseling van gegevens of de bestuurder niet reeds in het bezit is van een andere geldige bestuurderskaart. Slechts de gegevens die nodig zijn voor deze verificatie worden uitgewisseld.
4. Controleambtenaren krijgen toegang tot het elektronisch register om de status van een bestuurderskaart na te gaan.
5. De Commissie zal uitvoeringshandelingen vaststellen om de gemeenschappelijke procedures en specificaties voor de in lid 2 vastgelegde koppeling te bepalen, waaronder het formaat van de uitgewisselde gegevens, de technische procedures voor elektronische raadpleging van de nationale elektronische registers, de toegangsprocedures en veiligheidsmechanismen. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 40, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure.

*Artikel 27*  
*Integratie van bestuurderskaarten in rijbewijzen*

Tot en met 18 januari 2018 worden bestuurderskaarten worden afgegeven overeenkomstig de bepalingen van dit hoofdstuk. Vanaf 19 januari 2018 worden bestuurderskaarten geïntegreerd in rijbewijzen en worden deze afgegeven, vernieuwd, geruild en vervangen overeenkomstig de bepalingen van Richtlijn 2006/126/EG.

## HOOFDSTUK VI

### Bepalingen ten aanzien van het gebruik

*Artikel 28*  
*Correct gebruik van controleapparaten*

1. De vervoersonderneming, de eigenaar van het voertuig en de bestuurders zorgen voor de correcte werking en het correcte gebruik van het controleapparaat en de bestuurderskaart wanneer een bestuurder verplicht is een voertuig te besturen dat uitgerust is met het in bijlage IB bedoelde controleapparaat.
2. Het is verboden de gegevens die op het registratieblad zijn geregistreerd, die op het controleapparaat of de bestuurderskaart zijn opgeslagen of de in bijlage IB genoemde afdrukken van het controleapparaat te vervalsen, te verbergen, uit te wissen of te vernietigen. Manipulatie van het controleapparaat, het registratieblad of de bestuurderskaart die kan leiden tot het vervalsen, uitwissen of vernietigen van de gegevens en/of afgedrukte informatie is tevens verboden. In het voertuig mag geen voorziening aanwezig zijn die voor dergelijk misbruik kan worden aangewend.
3. Voertuigen worden niet uitgerust met meer dan één controleapparaat uitgezonderd voor de in artikel 16 bedoelde praktijktesten.
4. De lidstaten verbieden de productie, de verdeling en de verkoop van, alsmede het maken van publiciteit voor apparaten die gebouwd en/of bedoeld zijn voor de manipulatie van controleapparaten.

*Artikel 29*  
*Verantwoordelijkheid van de onderneming*

1. De vervoersonderneming verstrekt de bestuurders van voertuigen die zijn uitgerust met een aan bijlage I beantwoordend controleapparaat voldoende registratiebladen, rekening houdend met het persoonlijke karakter van deze bladen, de duur van de dienst en de eis om eventueel beschadigde of door een met de controle belaste ambtenaar in beslag genomen bladen te vervangen. De vervoersonderneming verstrekt de bestuurders slechts registratiebladen van een goedgekeurd model, die geschikt zijn voor gebruik in het in het voertuig geïnstalleerde apparaat.

Indien het voertuig is uitgerust met een controleapparaat dat in overeenstemming is met bijlage IB zien de vervoersonderneming en de bestuurder erop toe dat, rekening houdend met de duur van de dienst, de in bijlage IB bedoelde afdruk op verzoek in geval van controle correct kan gebeuren.

2. De vervoersonderneming moet de registratiebladen en afdrukken, indien er afdrukken zijn gemaakt om aan artikel 31 te voldoen, ten minste één jaar na het gebruik in chronologische volgorde en leesbare vorm bewaren; de onderneming verstrekt de betrokken bestuurders op hun verzoek een kopie. De vervoersonderneming verstrekt de betrokken bestuurders op hun verzoek ook een kopie van de gedownloade gegevens van de bestuurderskaart en papieren afdrukken daarvan. De registratiebladen, afdrukken en overgebrachte gegevens moeten op verzoek van de met de controle belaste ambtenaren worden overgelegd of overhandigd.
3. Een vervoersonderneming is aansprakelijk voor inbreuken op deze verordening die door bestuurders van het bedrijf worden gepleegd. Onverminderd het recht van de lidstaten vervoersondernemingen volledig aansprakelijk te houden, mogen lidstaten alle bewijsstukken in overweging nemen die kunnen staven dat de vervoersonderneming redelijkerwijs niet aansprakelijk kan worden gesteld voor de begane inbreuk.

#### *Artikel 30*

##### *Gebruik van bestuurderskaarten en registratiebladen*

1. De bestuurders moeten voor iedere dag dat zij rijden registratiebladen of bestuurderskaarten gebruiken vanaf het tijdstip waarop zij het voertuig overnemen. Het registratieblad of de bestuurderskaart wordt niet vóór het einde van de dagelijkse werktijd uit het apparaat genomen, tenzij zulks anderszins is toegestaan. Een registratieblad of bestuurderskaart mag niet worden gebruikt voor een langere periode dan die waarvoor dat blad of die kaart bestemd is.
2. Bestuurders zorgen voor een passende bescherming van de registratiebladen en gebruiken geen bevuilde of beschadigde bladen of kaarten.
3. Wanneer een bestuurder niet bij het voertuig is en daardoor het apparaat waarmee het voertuig is uitgerust, niet kan bedienen, moeten de in lid 5, onder b), ii) en iii), aangegeven perioden:
  - a) wanneer het voertuig is uitgerust met een aan bijlage I beantwoordend controleapparaat, met de hand, door automatische registratie of anderszins, leesbaar op het registratieblad worden opgetekend zonder dat dit wordt bevuild; of
  - b) wanneer het voertuig is uitgerust met een controleapparaat dat in overeenstemming is met bijlage IB, op de bestuurderskaart worden geregistreerd met behulp van de voorziening voor handmatige invoer waarmee het controleapparaat is uitgerust.

Voor controledoeleinden worden perioden waarvoor geen activiteit werd geregistreerd, beschouwd als een rustpauze of onderbreking. Bestuurders zijn niet





verplicht de dagelijkse of wekelijkse rustperioden waarin ze weg geweest zijn van het voertuig te registreren.

4. Indien het voertuig dat met een aan bijlage IB beantwoordend controleapparaat is uitgerust, door meer dan één bestuurder wordt bemand, zorgt elke bestuurder ervoor dat zijn bestuurderskaart in de juiste lezer in het controleapparaat is ingebracht.

Indien het voertuig dat met een aan bijlage IB beantwoordend controleapparaat is uitgerust, door meer dan één bestuurder wordt bemand, brengen de bestuurders op de registratiebladen de nodige wijzigingen aan zodat de gegevens als bedoeld in deel II, punten a), b) en c), van bijlage I, worden geregistreerd op het blad van de bestuurder die daadwerkelijk het voertuig bestuurt.

5. De bestuurders:

- a) zien erop toe dat de tijdsaanduiding op het blad overeenkomt met de wettelijke tijd van het land waar het voertuig is ingeschreven;
- b) belasten zich met het bedienen van de schakelorganen met behulp waarvan de volgende te registreren tijden kunnen worden onderscheiden:

- i) onder het teken : de rijtijd,
- ii) onder het teken : „andere werkzaamheden” waaronder wordt verstaan elke andere activiteit, als gedefinieerd in artikel 3, onder a), van Richtlijn 2002/15/EG van het Europees Parlement en de Raad<sup>25</sup>, behalve rijden, alsmede alle werkzaamheden voor dezelfde of een andere werkgever in of buiten de vervoerssector,
- iii) onder het teken : „beschikbaarheidstijd” als gedefinieerd in artikel 3, onder b), van Richtlijn 2002/15/EG;
- iv) onder het teken : rustpauzes of onderbrekingen.

6. Elke bestuurder moet op zijn registratieblad de volgende gegevens aanbrengen:

- a) naam en voornaam — bij het begin van het gebruik van het blad;
- b) datum en plaats, bij het begin en aan het einde van het gebruik van het blad;
- c) nummer van de kentekenplaat van elk voertuig waarop hij werkt, zowel bij het begin van de eerste rit die op het blad wordt geregistreerd, en vervolgens, indien van voertuig wordt gewisseld, tijdens het gebruik van het blad;
- d) kilometerstand:
- i) vóór de eerste rit die op het blad wordt geregistreerd,

---

<sup>25</sup> PB L 80 van 23.3.2002, blz. 35.

- ii) aan het einde van de laatste rit die op het registratieblad wordt geregistreerd,
  - iii) indien tijdens een werkdag van voertuig wordt gewisseld, de lezing van het eerste voertuig waarop de bestuurder werkte en de lezing van het volgende voertuig;
- e) eventueel het tijdstip waarop van voertuig wordt gewisseld.
7. De bestuurder vermeldt in het in bijlage IB bedoelde controleapparaat de symbolen van de landen waarin de werkperiode van die dag werd begonnen en beëindigd. Een lidstaat kan bestuurders van voertuigen die op zijn grondgebied binnenlands vervoer verrichten echter verplichten bij het landsymbool nadere geografische gegevens te verstrekken mits deze door de betrokken lidstaat vóór 1 april 1998 aan de Commissie zijn meegedeeld.

De bestuurder is niet verplicht deze gegevens in te voeren wanneer het controleapparaat overeenkomstig artikel 4 automatisch locatiegegevens registreert.

*Artikel 31*  
*Beschadigde bestuurderskaarten of registratiebladen*

1. Indien een blad waarop gegevens zijn geregistreerd of een bestuurderskaart, is beschadigd, moeten de bestuurders het beschadigde blad of de beschadigde bestuurderskaart te bewaren, samen met het reserveblad dat als vervanging wordt gebruikt.
2. Indien een bestuurderskaart beschadigd is, slecht functioneert of verloren of gestolen is, maakt de bestuurder:
  - a) aan het begin van zijn rit een afdruk van de gegevens van het door hem bestuurde voertuig, waarop hij vermeldt:
    - i) gegevens waardoor hij kan worden geïdentificeerd (naam, nummer van zijn bestuurderskaart of rijbewijs), voorzien van zijn handtekening;
    - ii) de in artikel 30, lid 5, onder b) ii), iii) en iv), aangegeven perioden;
  - b) aan het eind van zijn rit een afdruk van de gegevens over de perioden die zijn geregistreerd door het controleapparaat en vermeldt hij alle perioden die aan andere werkzaamheden, beschikbaarheid en rust zijn besteed na de afdruk aan het begin van de rit, indien deze niet door het controleapparaat zijn geregistreerd, en vermeldt de bestuurder in dat document gegevens die zijn identificatie mogelijk maken (naam, nummer van zijn bestuurderskaart of rijbewijs), voorzien van zijn handtekening.

*Artikel 32*  
*Documenten die de bestuurder bij zich moet dragen*

1. Wanneer de bestuurder rijdt met een voertuig dat is uitgerust met een aan bijlage I beantwoordend controleapparaat, moet hij op verzoek van de met de controle belaste ambtenaar het volgende kunnen tonen:
  - i) de registratiebladen van de lopende dag en die welke de bestuurder de voorafgaande 28 dagen heeft gebruikt,
  - ii) zijn bestuurderskaart, indien hij houder is van een dergelijke kaart, en
  - iii) alle handmatig opgetekende gegevens en afdrukken van de lopende dag en van de voorafgaande 28 dagen, zoals vereist uit hoofde van deze verordening en Verordening (EG) nr. 561/2006.
  
2. Wanneer de bestuurder rijdt met een voertuig dat is uitgerust met het in bijlage IB bedoelde controleapparaat, moet hij op verzoek van een controleambtenaar de volgende documenten kunnen tonen:
  - i) zijn bestuurderskaart,
  - ii) alle handmatig opgetekende gegevens en afdrukken van de lopende dag en van de voorafgaande 28 dagen, zoals vereist uit hoofde van deze verordening en Verordening (EG) nr. 561/2006,
  - iii) de registratiebladen voor dezelfde periode als die welke onder ii) is bedoeld en waarin hij heeft gereden met een voertuig dat is uitgerust met een aan bijlage I beantwoordend controleapparaat.
  
3. Een bevoegde inspectieambtenaar kan de naleving van Verordening (EG) nr. 561/2006 controleren door onderzoek van de registratiebladen, de getoonde of afgedrukte gegevens die door het controleapparaat of de bestuurderskaart zijn geregistreerd of, bij ontbreken daarvan, door analyse van elk ander bewijsdocument aan de hand waarvan de niet-naleving van een bepaling zoals deze neergelegd in artikelen 24, lid 2, en artikel 33, lid 2, kan worden gerechtvaardigd.

*Artikel 33*  
*Procedures in het geval van slecht werkende apparaten*

1. Bij uitvallen of gebrekkige werking van het apparaat moet de vervoersonderneming het door een erkende installateur of een erkende werkplaats laten herstellen zodra de omstandigheden dit toelaten.

Indien het voertuig pas na meer dan een week na het uitvallen van het apparaat of het constateren van de gebrekkige werking op de vestigingsplaats kan terugkeren, moet de herstelling onderweg worden uitgevoerd.

De lidstaten kunnen in het kader van artikel 37 bepalen dat de bevoegde instanties het gebruik van het voertuig mogen verbieden, indien de problemen met het uitvallen

of de gebrekkige werking van het apparaat niet overeenkomstig de eerste en de tweede alinea zijn opgelost.

2. Terwijl het controleapparaat onbruikbaar of defect is, zullen bestuurders gegevens optekenen zodat de bestuurder geïdentificeerd kan worden (naam, nummer van de bestuurderskaart of het rijbewijs), alsmede zijn handtekening, en gegevens voor de verschillende perioden die niet meer correct werden geregistreerd of afgedrukt door het controleapparaat:
  - a) op het registratieblad of de registratiebladen, of
  - b) op een tijdelijk blad dat aan het registratieblad wordt gehecht of die samen met de met de bestuurderskaart wordt bewaard.

## **HOOFDSTUK VII**

### **Gegevensbescherming, handhaving en sancties**

#### *Artikel 34*

#### *Bescherming van persoonsgegevens*

1. De lidstaten zien erop toe dat persoonsgegevens in de context van deze verordening worden verwerkt overeenkomstig Richtlijnen 95/46/EG en 2002/58/EG en onder toezicht van de openbare onafhankelijke autoriteit van de lidstaat zoals bedoeld in artikel 28 van Richtlijn 95/46/EG.
2. De lidstaten zien in het bijzonder toe op de bescherming van persoonsgegevens met betrekking tot:
  - het gebruik van wereldwijde navigatiesatellietsystemen (GNSS) voor de registratie van locatiegegevens zoals bedoeld in artikel 4,
  - het gebruik van telecommunicatie voor controledoelinden zoals bedoeld in artikel 5,
  - het gebruik van controleapparaten met een geharmoniseerde interface zoals bedoeld in artikel 6,
  - de elektronische uitwisseling van informatie over bestuurderskaarten zoals bedoeld in artikel 26,
  - de registratie van gegevens door transportondernemingen zoals bedoeld in artikel 29.
3. Het in bijlage IB genoemde controleapparaat wordt zodanig ontworpen dat de privacy wordt gegarandeerd. Alleen gegevens die strikt noodzakelijk zijn voor het oog op het verwerkingsproces, worden verwerkt.



4. De eigenaren van voertuigen en/of vervoersondernemingen nemen, waar van toepassing, de desbetreffende bepalingen inzake de bescherming van persoonsgegevens in acht.

#### *Artikel 35*

##### *Opleiding van de met controle belaste ambtenaren*

1. De lidstaten zorgen ervoor dat de met controle belaste ambtenaren naar behoren worden opgeleid voor de analyse van de geregistreerde gegevens en voor het toezicht op de gebruikte controleapparaten.
2. De lidstaten stellen de Commissie uiterlijk [6 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze verordening] in kennis van de opleidingsvereisten voor hun met controle belaste ambtenaren.
3. De Commissie stelt maatregelen vast voor de methodiek betreffende de basisopleiding en bijscholing van de met controle belaste ambtenaren, waaronder technieken voor de aanpak van controles en de opsporing van manipulatieve apparaten en fraude. Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld in overeenkomstig de adviesprocedure als bedoeld in artikel 40, lid 2.

#### *Artikel 36*

##### *Wederzijdse bijstand*

De lidstaten ondersteunen elkaar bij de toepassing van deze verordening en bij de controle op de naleving ervan.

In het kader van deze wederzijdse bijstand bezorgen de bevoegde autoriteiten van de lidstaten elkaar regelmatig in het bijzonder alle beschikbare informatie met betrekking tot inbreuken op deze verordening door installateurs en werkplaatsen, en alle sancties die voor dergelijke inbreuken worden opgelegd.

#### *Artikel 37*

##### *Sancties*

1. De lidstaten stellen de regels vast voor de sancties die van toepassing zijn op inbreuken op deze verordening en nemen alle nodige maatregelen om te waarborgen dat zij worden toegepast. Deze sancties moeten doeltreffend, evenredig, afschrikkend en niet-discriminerend zijn. Wanneer werkplaatsen de bepalingen van deze verordening overtreden, kan de goedkeuring van de werkplaats worden geannuleerd en de werkplaatskaart worden ingetrokken.
2. Geen enkele inbreuk op deze verordening wordt aan meerdere sancties of procedures onderworpen.
3. De sancties die door lidstaten worden vastgesteld voor heel belangrijke inbreuken, als gedefinieerd in Richtlijn 2009/5/EG, zijn van de hoogste categorie die in de lidstaat geldt voor inbreuken op wetgeving op het gebied van wegvervoer.

4. De lidstaten stellen de Commissie uiterlijk op [datum van inwerkingtreding van deze verordening] in kennis van deze maatregelen en regels inzake sancties. Ze stellen de Commissie in kennis van alle daaropvolgende wijzigingen van deze maatregelen.

## HOOFDSTUK VIII

### Slotbepalingen

#### *Artikel 38*

#### *Aanpassing aan de technische vooruitgang*

De Commissie is bevoegd om in overeenstemming met artikel 39 gedelegeerde handelingen aan te nemen met het oog op het aanpassen van bijlagen I, IB en II aan de technische vooruitgang.

#### *Artikel 39*

#### *Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie*

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen aan te nemen wordt aan de Commissie verleend onder de voorwaarden die in dit artikel zijn vastgelegd.
2. De in artikel 4, 5, 6 en 38 bedoelde bevoegdheidsdelegatie wordt voor onbepaalde tijd verleend vanaf [datum van inwerkingtreding van deze verordening].
3. De in artikel 4, 5, 6 en 38 bedoelde bevoegdheidsdelegatie kan op elk moment door het Europees Parlement of door de Raad worden ingetrokken. Een besluit tot intrekking maakt een einde aan de delegatie van de bevoegdheid die in het desbetreffende besluit wordt vermeld. Het besluit wordt van kracht op de dag na de publicatie van het besluit in het Publicatieblad van de Europese Unie of op een in dat besluit bepaalde latere datum. Het besluit laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde besluiten onverlet.
4. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling aanneemt, stelt zij het Europees Parlement en de Raad daarvan gelijktijdig in kennis.
5. Een gedelegeerde handeling die wordt aangenomen krachtens artikel 4, 5, 6 en 38 treedt alleen in werking als er door het Europees Parlement of de Raad geen bezwaar is geuit binnen een periode van twee maanden na melding van die handeling aan het Europees Parlement of de Raad, of als het Europees Parlement en de Raad beide vóór de vervaldatum van deze periode de Commissie hebben geïnformeerd dat ze geen bezwaar hebben. Op initiatief van het Europees Parlement of de Raad kan deze periode met [twee maanden] worden verlengd.

*Artikel 40*  
*Comité*

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité. Dit comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011.
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 4 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

Wanneer het advies van het comité via een schriftelijke procedure dient te worden verkregen, wordt die procedure zonder gevolg beëindigd indien, binnen de termijn voor het uitbrengen van het advies, de voorzitter van het comité daartoe besluit of een eenvoudige meerderheid van de leden van het comité daarom verzoekt.

3. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

Wanneer het advies van het comité via een schriftelijke procedure dient te worden verkregen, wordt die procedure zonder gevolg beëindigd indien, binnen de termijn voor het uitbrengen van het advies, de voorzitter van het comité daartoe besluit of een eenvoudige meerderheid van de leden van het comité daarom verzoekt.

*Artikel 41*  
*Tachograafforum*

1. Er wordt een tachograafforum opgezet ter ondersteuning van het overleg over technische aspecten in verband met de registratieapparatuur tussen deskundigen van de lidstaten en deskundigen uit derde landen die de registratieapparatuur gebruiken in het kader van de Europese Overeenkomst nopens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanningen van motorrijtuigen in het internationale vervoer over de weg (AETR).
2. De lidstaten vaardigen een deskundige af naar het tachograafforum.
3. Het tachograafforum staat open voor deelname door deskundigen van geïnteresseerde partijen bij de AETR die niet tot de EU behoren.
4. Belanghebbenden, vertegenwoordigers van voertuigfabrikanten, tachograaffabrikanten en sociale partners worden uitgenodigd voor het tachograafforum.
5. Het tachograafforum stelt zijn eigen reglement van orde vast.
6. Het tachograafforum komt minstens één keer per jaar samen.

*Artikel 42*  
*Mededeling van nationale maatregelen*

De lidstaten delen de Commissie de tekst mede van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen die zij op het onder deze verordening vallende gebied vaststellen, zulks binnen 30

dagen na aanneming van die bepalingen en de eerste keer uiterlijk [12 maanden na inwerkingtreding van deze verordening].

"

2) Bijlage I bij Verordening (EEG) nr. 3821/85 wordt als volgt gewijzigd:

- (a) in hoofdstuk I – Definities wordt punt b) verwijderd;
- (b) in hoofdstuk III, onder c), punt 4.1, wordt de verwijzing naar "artikel 15, lid 3, tweede streepje, onder b), c) en d), van de verordening" vervangen door "artikel 30, lid 5, tweede streepje, onder b), c) en d), van de verordening";
- (c) in hoofdstuk III, onder c), punt 4.2, wordt de verwijzing naar "artikel 15 van de verordening" vervangen door "artikel 30 van de verordening";
- (d) in hoofdstuk IV, onder a), punt 1, derde subalinea, wordt de verwijzing naar "artikel 15, lid 5, van deze verordening" vervangen door "artikel 30, lid 6, van deze verordening".

3) Bijlage IB van Verordening (EEG) nr. 3821/85 wordt als volgt gewijzigd:

- (a) in hoofdstuk I – Definities worden de punten l), o), t), y), ee), kk), oo) en qq) verwijderd;
- (b) hoofdstuk VI wordt als volgt gewijzigd:
  - (1) in de eerste alinea wordt de verwijzing naar "artikel 12, lid 5, van Verordening (EEG) nr. 3821/85 zoals laatst gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 2135/98" vervangen door "artikel 24, lid 5, van Verordening (EEG) nr. 3821/85";
  - (2) Deel 1 – "Erkenning van installateurs of werkplaatsen" wordt verwijderd;
- (c) in hoofdstuk VIII, lid 271, wordt de verwijzing naar "artikel 5 van deze verordening" vervangen door "artikel 8 van deze verordening".

#### *Artikel 2*

Verordening (EG) nr. 561/2006 wordt als volgt gewijzigd:

- De afstand van "50 km" die wordt vermeld in de punten d), f) en p) van artikel 13, lid 1, wordt vervangen door "100 km".

#### *Artikel 3*

Deze verordening treedt in werking op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is van toepassing vanaf [één jaar na inwerkingtreding].

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel,

*Voor het Europees Parlement*  
*De voorzitter*

*Voor de Raad*  
*De voorzitter*