



**RAAD VAN  
DE EUROPESE UNIE**

**Brussel, 24 september 2012 (02.10)  
(OR. en)**

**13725/12**

---

---

**Inte rinstitutioneel dossier:  
2011/0196 (COD)**

---

---

**TRANS 292  
CODEC 2124**

**NOTA**

---

van: het secretariaat-generaal  
aan: het Coreper / de Raad

---

nr. vorig doc.: 12870/12 TRANS 254 CODEC 1968  
nr. Comv.: 13195/11 TRANS 222 CODEC 1274

---

Betreft: *Vorbereiding van de zitting van de Raad (Vervoer, Telecommunicatie en  
Energie) op 29 oktober 2012*

Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot  
wijziging van Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende het  
controleapparaat in het wegvervoer en tot wijziging van Verordening (EG)  
nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad (tachograaf) (WH)  
- Politiek akkoord

---

1. De Commissie heeft op 19 juli 2011 het in hoofde genoemde voorstel tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad van 20 december 1985 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer ingediend. Dit voorstel strekt ook tot wijziging van 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. De mededeling van de Commissie "Digitale tachograaf: stappenplan voor toekomstige activiteiten" is bij het voorstel gevoegd en is tegelijk daarmee ingediend bij het Europees Parlement en de Raad.

2. De Europese toezichthouder voor gegevensbescherming heeft op 5 oktober 2011 advies over het Commissievoorstel uitgebracht. Het advies van het Economisch en Sociaal Comité is op 7 december 2011 uitgebracht en het Comité van de Regio's heeft besloten geen advies of rapport op te stellen.
3. De Commissie vervoer en toerisme van het Europees Parlement heeft mevrouw Silvia-Adriana TICĂU (RO, S&D) als rapporteur aangewezen. In de Commissie TRAN is op 31 mei 2012 gestemd en het Europees Parlement heeft in de plenaire vergadering van 3 juli 2012 over de resultaten van de eerste lezing gestemd.
4. De Raad is op 26 juni 2012 tot een algemene oriëntatie over dit dossier gekomen. De Groep landtransport heeft op 13 juli 2012 de resultaten van de eerste lezing van het Europees Parlement besproken. Met het oog op een politiek akkoord is de tekst van de algemene oriëntatie enigszins gewijzigd, in die zin dat enkele relevante amendementen van het Europees Parlement zijn opgenomen.
5. Het Comité van permanente vertegenwoordigers zou de Raad derhalve kunnen verzoeken tot een politiek akkoord hieromtrent te komen, door zijn goedkeuring te hechten aan de tekst in bijlage dezes.

---

Voorstel voor een

**VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD betreffende  
tachografen in het wegverkeer en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de  
Raad 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>1</sup>,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's<sup>2</sup>,

Na raadpleging van de Europese toezichthouder voor gegevensbescherming,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

---

<sup>1</sup> P B C van , blz. .

<sup>2</sup> Het Comité van de Regio's heeft besloten geen advies of rapport uit te brengen.

- (1) Bij Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad van 20 december 1985 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer<sup>3</sup> zijn bepalingen vastgesteld voor de constructie, de installatie, het gebruik en het testen van tachografen. Aangezien die verordening meermaals ingrijpend is gewijzigd, dienen, met het oog op meer duidelijkheid, de belangrijkste bepalingen van die verordening te worden vereenvoudigd en geherstructureerd.
  - (2) Uit ervaring blijkt dat bepaalde technische elementen en controleprocedures moeten worden verbeterd teneinde de doeltreffendheid en efficiëntie van het tachograafstelsel te waarborgen.
  - (3) Bepaalde 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 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>4</sup>. Om de nodige samenhang te waarborgen moet het ook mogelijk zijn die voertuigen vrij te stellen van de toepassing van onderhavige verordening.
  - (4) Teneinde de samenhang tussen de verschillende uitzonderingen van artikel 13 van Verordening (EG) nr. 561/2006 te waarborgen en de administratieve lasten voor vervoersondernemingen te verminderen dienen, met inachtneming evenwel van de doelstellingen van die verordening, de in artikel 13, onder d), f) en p), van die verordening bepaalde toelaatbare maximumafstanden te worden herzien.
- (4 bis) De Commissie zal overwegen de geldigheidsduur van de adaptor voor M1- en N1-voertuigen te verlengen tot 2015 en zal zich vóór die datum verder beraden op een langetermijnoplossing voor deze voertuigen.

---

<sup>3</sup> PB L 370 van 31.12.1985, blz. 8.

<sup>4</sup> PB L 102 van 11.4.2006, blz. 1.

- (5) Een op een satellitnavigatiesysteem (GNSS) aangesloten tachograaf is een passend en kostenefficiënt middel om de positie aan het begin en het einde van de dagelijkse werktijd automatisch te registreren, ter ondersteuning van de controleambtenaren tijdens hun werkzaamheden, en dient derhalve te worden ingevoerd.
- (5 bis) Gelet op het feit dat het Europees Hof van Justitie in zaak C-394/92 het begrip "dagelijkse werktijd" heeft gedefinieerd, dienen de controle-instanties het bepaalde in deze verordening te lezen in het licht van die definitie. De dagelijkse werktijd begint op het moment waarop de bestuurder, na een periode van wekelijkse of dagelijkse rust, de tachograaf in werking stelt of, in geval van splitsing van de dagelijkse rust, aan het einde van de rustperiode die minimaal negen uur heeft geduurd. Hij eindigt aan het begin van een periode van dagelijkse rust of, in geval van splitsing van de dagelijkse rust, aan het begin van een rustperiode van minimaal negen opeenvolgende uren.
- (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<sup>5</sup> van de Raad zijn de lidstaten verplicht een minimumaantal wegcontroles uit te voeren. Communicatie op afstand tussen de tachograaf en de controle-instanties vergemakkelijkt gerichte wegcontroles, zodat de administratieve lasten van steekproefsgewijze controles bij vervoersondernemingen kunnen worden verminderd, en dient derhalve te worden ingevoerd.
- (7) Intelligente vervoerssystemen (ITS) kunnen de problemen inzake het Europese vervoersbeleid helpen oplossen, zoals de toename van het wegvervoer en de daaruit volgende congestie, en het stijgende energieverbruik. Daarom moeten tachografen van gestandaardiseerde interfaces worden voorzien, zodat zij interoperabel met andere ITS-toepassingen zijn.

---

<sup>5</sup> PB L 102 van 11.4.2006, blz. 35.

- (8) De beveiliging van de tachograaf en het onderliggende systeem is van essentieel belang voor het genereren van betrouwbare gegevens. Derhalve moet de fabrikant de tachograaf zodanig ontwerpen, testen en tijdens de gehele levensduur blijven controleren dat zwakke punten inzake beveiliging kunnen worden opgespoord, voorkomen en verholpen.
- (9) Aan de hand van praktijktests kan een tachograaf waarvoor nog geen typegoedkeuring is verleend, in reële situaties worden getest alvorens hij op ruime schaal wordt ingevoerd, zodat sneller verbeteringen kunnen worden aangebracht. Derhalve moeten praktijktests worden toegelaten, op voorwaarde dat op de deelname eraan en op de naleving van Verordening (EG) nr. 561/2006 daadwerkelijk toezicht en controle worden uitgeoefend.
- (9 bis) Aangezien het hoogst mogelijke beveiligingsniveau moet worden behouden, dienen de beveiligingscertificaten te worden afgegeven door een certificeringsinstantie die erkend is door het beheerscomité in het kader van de *Mutual Recognition Agreement of Information Technology Security Evaluation Certificates* (Overeenkomst inzake wederzijdse erkenning van IT-beveiligingsbeoordelingscertificaten) van de Groep van hoge ambtenaren voor de beveiliging van informatiesystemen (SOG-IS).
- In de internationale betrekkingen met derde landen dient de Commissie een certificeringsinstantie in de zin van deze verordening pas te erkennen als die instantie voorwaarden voor beveiligingsbeoordeling biedt die gelijkwaardig zijn aan die van bovenbedoelde Overeenkomst inzake wederzijdse erkenning. In dit verband moet het advies van het beheerscomité worden gevolgd.
- (10) Installateurs en werkplaatsen vervullen een belangrijke rol in de beveiliging van tachografen. Derhalve dienen bepaalde minimumvereisten voor de goedkeuring, betrouwbaarheid en audit van installateurs en werkplaatsen te worden vastgesteld. De lidstaten dienen ook passende maatregelen te treffen om belangenconflicten tussen werkplaatsen en vervoersondernemingen te voorkomen. Geen enkele bepaling in deze verordening belet de lidstaten de hierin omschreven goedkeuring, controle en certificering zelf uit te voeren, volgens de in Verordening (EG) nr. 765/2008 bepaalde procedures.

- (11) Teneinde het toezicht op en de controle van de bestuurderskaarten doeltreffender te maken en de taken van de controleambtenaren te vereenvoudigen, dienen nationale elektronische registers te worden ingesteld en voorbereidingen te worden getroffen om die registers met elkaar te verbinden.
- (11 bis) Wanneer zij controleren of het om een unieke bestuurderskaart gaat, dienen de lidstaten de procedures te volgen zoals bepaald in de aanbeveling van de Commissie van 13 januari 2010 betreffende de veilige uitwisseling van elektronische gegevens tussen lidstaten om de uniciteit van door hen afgegeven bestuurderskaarten te controleren.
- (11 ter) Aandacht dient te worden geschonken aan het bijzondere geval waarin een lidstaat een tijdelijke, niet-vernieuwbare bestuurderskaart afgeeft aan een bestuurder wiens gewone verblijfplaats zich niet in een lidstaat of een AETR-staat bevindt. In dat geval dient de lidstaat in kwestie de desbetreffende bepalingen van deze verordening volledig toe te passen.
- (11 quater) Voorts dient de lidstaten de mogelijkheid te worden gelaten een bestuurderskaart af te geven aan een bestuurder die zijn verblijfplaats op hun grondgebied heeft ook wanneer de Verdragen op bepaalde delen van hun grondgebied niet van toepassing zijn. In dat geval dient de lidstaat in kwestie de desbetreffende bepalingen van deze verordening volledig toe te passen.
- (12) [...]
- (13) [...]
- (14) De veranderingen die tachografen ondergaan en de nieuwe manipulatietechnieken die opduiken, stellen controleambtenaren voortdurend voor nieuwe uitdagingen. Met het oog op doeltreffender controles en een meer geharmoniseerd controlebeleid in de gehele Europese Unie dient een gemeenschappelijke methode te worden toegepast voor de basisopleiding en de bijscholing van controleambtenaren.

- (15) De registratie van gegevens door de tachograaf, alsmede de ontwikkeling van technologieën voor de registratie van positiegegevens, communicatie op afstand en de interface met intelligente vervoerssystemen brengen allemaal de verwerking van persoonsgegevens met zich mee. De Uniewetgeving 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>6</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>7</sup>, dient te worden toegepast.
- (16) Teneinde eerlijke concurrentie op de interne markt voor wegvervoer te waarborgen en de bestuurders en vervoersondernemingen een duidelijk signaal te geven, dienen de lidstaten doeltreffende, evenredige, afschrikkende en niet-discriminerende sancties op te leggen, overeenkomstig de in Richtlijn 2006/22/EG omschreven categorieën van inbreuken, 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 (AETR), die op 1 juli 1970 in Genève werd ondertekend, met inbegrip van de zes wijzigingen, als neergelegd bij de secretaris-generaal van de Verenigde Naties, is het gebruik van de digitale tachograaf nu ook verplicht voor voertuigen die zijn geregistreerd in derde landen die de AETR hebben ondertekend. Aangezien deze landen rechtstreeks worden getroffen door de bij deze verordening ingevoerde veranderingen aan de tachograaf, dienen zij aan het overleg over de technische aspecten te kunnen deelnemen. Bijgevolg dient een tachograafforum te worden opgericht.
- (18) [...]

---

<sup>6</sup> PBL 281 van 23.11.1995, blz. 31-50.

<sup>7</sup> PBL 201 van 31.7.2002, blz. 37-47.



- (19) Teneinde eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verordening te waarborgen, dienen aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden te worden toegekend. Deze bevoegdheden dienen te 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>8</sup>.
- (19 bis) De Commissie dient voor de toepassing van deze verordening uitvoeringshandelingen vast te stellen die overeenstemmen met de bepalingen van de bijlagen I, IB en II bij Verordening (EEG) nr. 3821/85, zodat deze beschikbaar zijn wanneer de artikelen, met uitzondering van de artikelen 19, 30 en 43, van toepassing worden. Indien deze uitvoeringshandelingen om enigerlei reden niet tijdig zijn vastgesteld, dienen overgangsmaatregelen de nodige continuïteit te waarborgen.
- (19 ter) In het kader van de toepassing van de AETR gelden verwijzingen naar Verordening (EEG) nr. 3821/85 als verwijzingen naar deze verordening. In verband met de toepassing van artikel 22 bis van de AETR moeten verwijzingen naar bijlage IB van Verordening (EEG) nr. 3821/85 worden gelezen als verwijzingen naar de in artikel 3 bis bedoelde uitvoeringshandeling. De Europese Unie zal overwegen welke stappen in de VN-ECE moeten worden ondernomen om de nodige samenhang te waarborgen tussen deze verordening en artikel 22 bis van de AETR.
- (20) [...]
- (21) De onderzoeksprocedure dient te worden gevolgd voor het toezicht op de vaststelling van de procedures voor de uitvoering van praktijktests en van de formulieren die bij het toezicht op die tests moeten worden gebruikt, alsmede van de methode voor de basisopleiding en de bijscholing van controleambtenaren en van de specificaties voor de elektronische uitwisseling van informatie over bestuurderskaarten tussen de lidstaten,
- (22) [...]

---

<sup>8</sup> PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13-18.

# "HOOFDSTUK I

## Beginselen, toepassingsgebied en voorschriften

### *Artikel 1*

#### *Onderwerp en beginsel*

Deze verordening bepaalt de voorschriften voor de constructie, de installatie, het gebruik en het testen van tachografen in het wegvervoer die worden gebruikt om de naleving van Verordening (EG) nr. 561/2006, Richtlijn 2002/15/EG<sup>9</sup> en Richtlijn 92/6/EEG<sup>10</sup> te controleren.

De constructie, de installatie, het gebruik en het testen van tachografen dienen 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.

---

<sup>9</sup> PB L 80 van 23.3.2002, blz. 35-39.

<sup>10</sup> PB L 57 van 2.3.1992, blz. 27.

2. Naast de in lid 1 bedoelde definities wordt in deze verordening verstaan onder:
- a) "tachograaf of 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 of door te geven;
  - b) "voertuigunit": de tachograaf met uitzondering van de bewegingssensor en de kabels waarmee de bewegingssensor aangesloten is. De voertuigunit mag één enkele unit zijn, of bestaan uit verscheidene units verspreid over het voertuig, op voorwaarde dat de voertuigunit aan de beveiligingsvoorschriften van deze verordening voldoet;
  - c) "bewegingssensor": deel van de tachograaf dat een signaal afgeeft betreffende de snelheid van het voertuig en/of de afgelegde afstand;
  - d) "tachograafkaart": smartcard voor gebruik in de tachograaf waardoor de tachograaf 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 de analoge tachograaf en waarop de schrijfstiften van dit apparaat continu diagrammen van de te registreren gegevens optekenen;
  - f) "bestuurderskaart": een door de instanties van een lidstaat aan elke bestuurder afzonderlijk afgegeven tachograafkaart die de bestuurder identificeert en de activiteiten van de bestuurder registreert;

- f bis) "analoge tachograaf": een tachograaf waarbij een registratieblad in de zin van deze verordening wordt gebruikt;
- f ter) "digitale tachograaf": een tachograaf waarbij een tachograafkaart in de zin van deze verordening wordt gebruikt;
- g) "controlekaart": een door de autoriteiten van een lidstaat aan een bevoegde nationale controle- instantie afgegeven tachograafkaart die de controle- instanties en eventueel de controlerend 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 tachograafkaart die door de autoriteiten van een lidstaat is afgegeven aan de wegvervoersonderneming welke met de tachograaf uitgeruste voertuigen moet gebruiken, die de wegvervoersonderneming identificeert, en waarmee de in de tachograaf van de wegvervoersonderneming opgeslagen gegevens kunnen worden weergegeven, gedownload en afgedrukt;
- i) "werkplaatskaart": een tachograafkaart, afgegeven door de autoriteiten van een lidstaat aan door die lidstaat erkende aangewezen personeelsleden van een fabrikant van tachografen, installateur, voertuigfabrikant of werkplaats, die de kaarthouder identificeert en waarmee tachografen kunnen worden getest en gekalibreerd en/of waarmee gegevens kunnen worden gedownload.

## *Artikel 3*

### *Toepassingsgebied*

1. De tachografen worden geïnstalleerd en gebruikt in voertuigen, bestemd voor het vervoer van personen of goederen over de weg, die in een lidstaat zijn ingeschreven en waarop Verordening (EG) nr. 561/2006 van toepassing is.
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 voertuigen die bestemd zijn voor het in artikel 14, lid 1, van Verordening (EG) nr. 561/2006 bedoelde vervoer waarvoor een uitzondering is toegestaan, 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; zij stellen de Commissie onmiddellijk in kennis van de vrijstelling.

4. De lidstaten kunnen eisen dat, met betrekking tot binnenlands vervoer, in overeenstemming met deze verordening tachografen worden geïnstalleerd en gebruikt in alle voertuigen waarvoor de installatie en het gebruik daarvan niet op grond van lid 1 is vereist.

## *Artikel 3 bis*

### *Voorschriften*

1. Controleapparaten, tachograafkaarten en registratiebladen moeten, met het oog op de correcte toepassing van het bepaalde in deze verordening, aan strenge technische en andere voorschriften voldoen.
2. De tachograaf voldoet aan de volgende essentiële voorschriften:
  - gegevens met betrekking tot de bestuurder en het voertuig registreren;
  - beveiligd zijn;
  - interoperabel zijn;
  - efficiënt kunnen controleren of de toepasselijke wetgeving wordt nageleefd;
  - gebruikersvriendelijk zijn.
3. De digitale tachograaf registreert de volgende gegevens:
  - a) afgelegde afstand, en snelheid van het voertuig;
  - b) tijd;
  - c) begin en einde van de dagelijkse werktijd van de bestuurder;
  - d) identiteit van de bestuurder;
  - e) activiteit van de bestuurder;
  - f) ijkgegevens, onder meer de identiteit van de werkplaats;
  - g) voorvallen en fouten.
4. De analoge tachograaf registreert ten minste de gegevens bedoeld in lid 3, punten a), b) en e).
5. De nadere voorschriften voor de uniforme toepassing van dit artikel worden door de Commissie vastgesteld. De uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 40, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

## HOOFDSTUK II

### Slimme tachograaf

#### *Artikel 4*

##### *Registratie van begin en einde van de dagelijkse werktijd*

1. Indien mogelijk wordt de positie aan het begin en het einde van de dagelijkse werktijd geregistreerd. Daartoe worden voertuigen die voor het eerst worden geregistreerd veertig maanden na de inwerkingtreding van de technische specificaties bedoeld in artikel 6 bis, uitgerust met een tachograaf die verbonden is met een satellietpositioneringssysteem.
2. De aansluiting van de tachograaf op een satellietpositioneringssysteem in de zin van lid 1, geschiedt uitsluitend op een systeem dat kosteloos satellietpositionering aanbiedt. In de controleapparatuur worden alleen positioneringsgegevens opgeslagen die, voor zover mogelijk, zijn uitgedrukt in de geografische coördinaten van de plaats waar de werktijd begint en van die waar hij eindigt, zoals bedoeld in lid 1.

## *Artikel 5*

### *Snelle detectie op afstand van manipulatie of misbruik*

1. Met het oog op gerichte controles door de bevoegde controle instanties, kan de tachograaf die wordt geïnstalleerd in voertuigen die voor het eerst worden geregistreerd veertig maanden na de inwerkingtreding van de technische specificaties, bedoeld in artikel 6 bis, gegevens uitwisselen met die instanties terwijl het voertuig aan het rijden is. Die gegevensuitwisseling voldoet aan toepasselijke internationale normen, bijvoorbeeld de set normen voor Dedicated Short Range Communication (DSRC) die is opgesteld door het Europees Comité voor Normalisatie.
- 1 bis. De lidstaten kunnen besluiten hun controle instanties niet uit te rusten met de apparatuur voor snelle detectie op afstand die nodig is om de in de in dit artikel bedoelde gegevensuitwisseling aan te vragen, omdat die apparatuur niet tot de in Richtlijn 2006/22/EG opgesomde verplichte controleapparatuur behoort.
2. De in lid 1 bedoelde communicatieverbinding met de tachograaf wordt uitsluitend tot stand gebracht door toedoen van het apparaat van de controle instanties. Het apparaat wordt beveiligd, om de gegevensintegriteit en de legitimatie van het registratie- en controleapparaat te garanderen. De toegang tot de uitgewisselde gegevens wordt beperkt tot handhavers die gemachtigd zijn inbreuken op Verordening 561/2006 en Verordening 3821/85 te controleren, en tot werkplaatsen voor zover het noodzakelijk is te controleren of de tachograaf goed functioneert.
3. Tijdens de communicatie worden uitsluitend gegevens uitgewisseld die nodig zijn voor gerichte wegcontrole van voertuigen met een tachograaf ten aanzien waarvan het vermoeden van manipulatie of misbruik bestaat. Die gegevens hebben betrekking op de volgende gevallen of gegevens die door de tachograaf zijn geregistreerd:



- de meest recente inbreuk op de beveiliging
  - de langste stroomstoring;
  - fout in de sensor;
  - fout in de bewegingsgegevens;
  - tegenstrijdige bewegingsgegevens;
  - rijden zonder geldige kaart;
  - invoeren van kaart tijdens het rijden;
  - tijdstellingsgegevens;
  - ijkgegevens, daaronder begrepen de gegevens van de jongste twee ijkingen;
  - kenteken;
  - de door de tachograaf geregistreerde snelheid.
4. De uitgewisselde gegevens worden uitsluitend gebruikt om te controleren of deze verordening is nageleefd. Zij worden niet doorgezonden aan andere entiteiten dan de instanties die de rij- en rusttijden controleren of rechterlijke instanties in het kader van een lopende gerechtelijke procedure.
5. De controle-instanties mogen de gegevens enkel bewaren voor de duur van de wegcontrole en dienen deze ten laatste drie uur nadat ze zijn medegedeeld te wissen, tenzij de gegevens wijzen op mogelijke manipulatie of misbruik van de tachograaf. Indien bij de volgende wegcontrole de manipulatie of het misbruik niet wordt bevestigd, worden de gegevens gewist.
6. De vervoersonderneming die het voertuig gebruikt, moet de bestuurder ervan in kennis stellen dat snelle detectie op afstand van vermoedelijke manipulatie of vermoedelijk misbruik van de tachograaf mogelijk is.

## *Artikel 6*

### *Interface met intelligente vervoerssystemen*

De tachograaf van voertuigen die voor het eerst worden geregistreerd veertig maanden na de inwerkingtreding van de technische specificaties, bedoeld in artikel 6 bis, mag worden uitgerust met een interface die gebruik in operationele modus van de door de tachograaf geregistreerde of verstrekte gegevens door een extern apparaat mogelijk maakt, mits aan de volgende voorwaarden is voldaan:

- a) de interface doet geen afbreuk aan de authenticiteit en de integriteit van de gegevens van de tachograaf;
- b) de interface voldoet aan de specificaties in artikel 6 bis;
- c) het externe apparaat dat is aangesloten op de interface krijgt alleen toegang tot de persoonsgegevens, inclusief positioneringsgegevens, na verifieerbare toestemming van de bestuurder op wie de gegevens betrekking hebben.

## *Artikel 6 bis*

### *Specificaties van slimme tachografen*

Met het oog op de uniforme toepassing van het bepaalde in dit hoofdstuk, stelt de Commissie de nodige specificaties vast, met uitzondering van specificaties die bepalingen bevatten over het registreren van aanvullende gegevens door de tachograaf. De uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 40, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

## HOOFDSTUK III

### Typegoedkeuring

#### *Artikel 7*

#### *Toepassingen*

1. De fabrikant of zijn agent dient de aanvraag voor EU-typegoedkeuring van een voertuigunit, bewegingssensor, modelregistratieblad of tachograafkaart in bij de typegoedkeuringsinstanties die elke lidstaat daartoe heeft ingesteld.
2. De lidstaten delen de naam en de contactgegevens van de overeenkomstig lid 1 aangewezen instanties mee aan de Commissie. De Commissie publiceert de lijst van de voor de typekeuring aangewezen instanties op haar website.
3. De aanvraag voor een typegoedkeuring gaat vergezeld van de gepaste specificaties, onder meer de noodzakelijke informatie over de verzegelingen, en het beveiligings-, het functionele en het interoperabiliteitscertificaat. Het beveiligingscertificaat wordt afgegeven door een door de Commissie aangewezen erkende certificeringsinstantie.
4. Voor een gegeven type van voertuigunit, bewegingssensor, modelregistratieblad of tachograafkaart kan slechts in één lidstaat een aanvraag worden ingediend.

5. Met het oog op de uniforme toepassing van het bepaalde in dit artikel, worden door de Commissie specificaties betreffende de in lid 3 bedoelde certificaten vastgesteld. De uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 40, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

### *Artikel 8*

#### *Verlenen van typegoedkeuring*

Een lidstaat verleent de EU-goedkeuring voor een type voertuigunit, bewegingssensor, modelregistratieblad of tachograafkaart dat aan de voorschriften van artikel 3 bis voldoet, indien de lidstaat in de gelegenheid is geweest om te controleren of de productie overeenkomt met het goedgekeurde type.

Wijzigingen van of toevoegingen aan een goedgekeurd type zijn onderworpen aan een aanvullende EU-typegoedkeuring door de lidstaat die de eerste EU-typegoedkeuring heeft verleend.

### *Artikel 9*

#### *Goedkeuringsmerk*

De lidstaten verlenen de aanvrager een EU-goedkeuringsmerk, overeenkomstig een vooraf opgesteld model, voor elk type voertuigunit, bewegingssensor, modelregistratieblad of tachograafkaart dat zij overeenkomstig artikel 8 goedkeuren. Het model wordt door de Commissie volgens de in artikel 40, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

## *Artikel 10*

### *Goedkeuring of weigering*

De bevoegde instanties van de lidstaat waar de typegoedkeuringsaanvraag is ingediend, bezorgen de instanties van de andere lidstaten voor elk type voertuigunit, bewegingssensor, modelregistratieblad of tachograafkaart dat zij goedkeuren, binnen een maand een afschrift van het typegoedkeuringscertificaat, samen met de afschriften van de documenten met de relevante specificaties, onder meer wat betreft de verzegelingen. Indien de bevoegde instanties de aanvraag niet goedkeuren, brengen zij de instanties van de andere lidstaten, met opgave van de redenen, ervan op de hoogte dat de typegoedkeuring is geweigerd.

## *Artikel 11*

### *Overeenstemming van apparatuur met typegoedkeuring*

1. Indien de lidstaat die de in artikel 8 bedoelde EU-typegoedkeuring heeft verleend, vaststelt dat voertuigunits, bewegingssensoren, registratiebladen of tachograafkaarten, voorzien van het door hem toegekende EU-goedkeuringsmerk, niet overeenstemmen met het door hem goedgekeurde type, neemt hij de nodige maatregelen teneinde te bewerkstelligen dat de productie overeenstemt met het goedgekeurde type. Deze maatregelen omvatten, in voorkomend geval, tevens de intrekking van de EU-typegoedkeuring.
2. De lidstaat die de EU-typegoedkeuring heeft verleend, moet deze intrekken indien de goedgekeurde voertuigunit, de bewegingssensor, het registratieblad of de tachograafkaart niet overeenstemt met deze verordening, of bij het gebruik een gebrek van algemene aard vertoont, met ongeschiktheid voor het beoogde doel als gevolg.
3. Indien de lidstaat die de EU-typegoedkeuring heeft verleend, door een andere lidstaat ervan in kennis wordt gesteld dat een van de in de leden 1 en 2 bedoelde gevallen zich voordoet, neemt hij, onverminderd lid 5, na overleg met deze lidstaat de in die leden bedoelde maatregelen.

4. De lidstaat die heeft vastgesteld dat een van de in lid 2 bedoelde gevallen zich voordoet, kan het in de handel brengen en het in gebruik nemen van de voertuigunits, de bewegings-sensoren, de registratiebladen of de tachograafkaarten tot nader order opschorten. Hetzelfde geldt in de in lid 1 bedoelde gevallen voor voertuigunits, 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 type of met de voorschriften van deze verordening.

In alle gevallen stellen de bevoegde instanties van de lidstaten elkaar en de Commissie binnen één maand, met opgave van redenen, ervan in kennis dat de verleende EU-typegoedkeuring of een andere overeenkomstig de leden 1, 2 en 3 getroffen maatregel is ingetrokken.

5. Indien de lidstaat die de EU-typegoedkeuring heeft verleend, betwist dat een van de gevallen, bedoeld in de leden 1 en 2, zich voordoet, 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 desbetreffende, onder meer economische en technische, factoren, 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 per geval de termijn voor het toepassen van haar besluit vast.

## *Artikel 12*

### *Goedkeuring van registratiebladen*

1. De aanvrager van een EU-typegoedkeuring voor een model van een registratieblad vermeldt op de aanvraag op welke types analoge tachografen het registratieblad zal worden gebruikt, en moet voor het beproeven van het blad een adequaat apparaat van die types beschikbaar stellen.
2. De bevoegde instanties van elke lidstaat vermelden op het goedkeuringscertificaat van het model van een registratieblad op welke types van de analoge tachografen het model van een registratieblad kan worden gebruikt.

## *Artikel 13*

### *Motivering van besluiten tot weigering*

Ieder besluit op grond van deze verordening, tot weigering of intrekking van de goedkeuring van een type van een voertuigunit, een bewegingssensor, een modelregistratieblad of een tachograafkaart, wordt nauwkeurig gemotiveerd. Het besluit wordt ter kennis van de betrokkene gebracht, onder vermelding van de rechtsmiddelen volgens de in de lidstaten geldende wetgeving, en van de termijnen waarbinnen zij kunnen worden aangewend.

## *Artikel 14*

### *Erkenning van tachografen waarvoor een typegoedkeuring is verleend*

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

## *Artikel 15*

### *Beveiliging*

1. De fabrikant ontwerpt, test en controleert de geproduceerde voertuigunits, bewegingssensoren en tachograafkaarten dusdanig dat eventuele zwakke punten, in enige fase van de levensduur van het product, worden opgespoord en mogelijk misbruik daarvan kan worden voorkomen en bestreden. De frequentie van de tests, die ten minste eenmaal om de twee jaar worden uitgevoerd, wordt bepaald door de lidstaat die het goedkeuringscertificaat heeft verleend.
2. Hiertoe dienen fabrikanten bij de in artikel 7, lid 3, bedoelde certificeringsinstantie de met het oog op een kwetsbaarheidsanalyse benodigde documentatie in.
3. Voor de toepassing van lid 1 voert de in artikel lid 7, lid 3, bedoelde certificeringsinstantie tests uit op voertuigunits, bewegingssensoren en tachograafkaarten om te bevestigen dat bekende zwakke punten niet kunnen worden misbruikt door personen die over algemeen toegankelijke kennis beschikken.



4. Indien bij de tests, bedoeld in de leden 1 en 3, zwakke punten in systeemonderdelen (voertuigunits, bewegingssensoren en tachograafkaarten) aan het licht komen, worden die onderdelen mogelijk niet in de handel gebracht. In dat geval trekt de lidstaat die de typegoedkeuring heeft verleend, conform artikel 11, lid 2, de goedkeuring in. De fabrikant of de certificeringsinstantie die zeer kritieke zwakke punten vaststelt in systeemonderdelen (voertuigunits, bewegingssensoren en tachograafkaarten) welke reeds in de handel zijn gebracht, stelt de bevoegde instanties van die lidstaat op de hoogte. Die instanties nemen dan alle nodige maatregelen opdat het probleem met name door de fabrikant wordt opgelost; zij stellen de Commissie onverwijld in kennis van de gevonden zwakke punten en van de voorgenomen of genomen maatregelen.

## *Artikel 16*

### *Praktijktests*

1. De lidstaten kunnen praktijktests toestaan met betrekking tot tachografen waarvoor nog geen typegoedkeuring is verleend. De door een lidstaat toegestane praktijktests worden door de andere lidstaten erkend.
2. Bestuurders en vervoersondernemingen die aan een praktijktest deelnemen, moeten aan de eisen van Verordening (EG) nr. 561/2006 voldoen. Om aan te tonen dat zij aan deze eisen voldoen, volgen de bestuurders de in artikel 31, lid 2, bepaalde procedure.
3. De Commissie kan bij uitvoeringshandeling bepalen welke procedures bij het uitvoeren van de praktijktests moeten worden gevolgd en welke formulieren voor het toezicht op deze tests moeten worden gebruikt. De uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 40, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

## HOOFDSTUK IV

### Installatie en inspectie

#### *Artikel 17*

#### *Installatie en reparatie*

1. De tachograaf mag uitsluitend worden geïnstalleerd of hersteld door een installateur, werkplaats of voertuigfabrikant die conform artikel 19 daartoe door de bevoegde instanties van de lidstaten is erkend.
2. De erkende installateur, werkplaats of voertuigfabrikant verzegelt de tachograaf conform de specificaties van het typegoedkeuringscertificaat, bedoeld in artikel 10, na te hebben gecontroleerd of deze correct werkt en of de geregistreerde gegevens niet door manipulatie kunnen worden vervalst of gewijzigd.
3. De erkende installateur, werkplaats of voertuigfabrikant brengt een speciaal merkteken aan op de verzegeling en voert, in het geval van de digitale tachograaf, de elektronische beveiligingsgegevens in waarmee de echtheidscontrole kan worden verricht. De bevoegde instanties van de verschillende lidstaten zenden de Commissie het register toe van gebruikte merktekens en van elektronische beveiligingsgegevens, zoals bepaald in artikel 3 bis, alsmede de noodzakelijke informatie met betrekking tot de gebruikte elektronische beveiligingsgegevens. De Commissie geeft de lidstaten op verzoek toegang tot deze informatie.
4. Het overeenkomstig artikel 3 bis aangebrachte installatieplaatje levert het bewijs dat de tachograaf in overeenstemming met de voorschriften van deze verordening is geïnstalleerd.

5. De verzegeling wordt uitsluitend verwijderd door de installateur, werkplaats of voertuigfabrikant die door de bevoegde instanties in de zin van lid 1 is erkend, of door een degelijk geschoold controleur, dan wel in vergelijkbare omstandigheden, zoals bedoeld in artikel 3 bis.

## *Artikel 18*

### *Inspectie van de tachograaf*

De tachograaf wordt regelmatig door een erkende werkplaats geïnspecteerd. Ten minste om de twee jaar wordt een routine-inspectie uitgevoerd.

De werkplaats stelt een inspectierapport op ingeval onregelmatigheden in de werking van de tachograaf moesten worden verholpen. Dat geldt zowel voor periodieke inspecties als inspecties op specifiek verzoek van de bevoegde nationale instantie. De werkplaats houdt een lijst van alle inspectierapporten bij.

De werkplaats bewaart het inspectierapport gedurende minstens twee jaar nadat het is opgesteld, of doet het aan de bevoegde instantie toekomen. In het eerste geval worden de rapporten van de gedurende de bewaartermijn uitgevoerde inspecties en ijkingen op verzoek ter inzage gegeven aan de bevoegde instantie.

## *Artikel 19*

### *Erkenning van installateurs en werkplaatsen*

1. De installateurs, werkplaatsen en voertuigfabrikanten die de tachograaf installeren, controleren, inspecteren en repareren, worden door de lidstaten erkend, regelmatig gecontroleerd, en gecertificeerd.
2. Om de bevoegdheid en betrouwbaarheid van de installateurs, werkplaatsen en voertuigfabrikanten te waarborgen, bepalen en publiceren de lidstaten een aantal duidelijke nationale procedures en zorgen zij ervoor dat aan de volgende minimumcriteria wordt voldaan:
  - a) het personeel is goed opgeleid;
  - b) de apparatuur om de tests en taken uit te voeren is beschikbaar;
  - c) de installateurs en werkplaatsen hebben een goede reputatie.
3. Erkende installateurs en werkplaatsen worden als volgt aan een audit onderworpen:
  - a) Ten minste om de twee jaar worden de procedures die de erkende installateur of werkplaats toepast om met de tachograaf om te gaan, aan een audit onderworpen. De audit betreft voornamelijk de genomen beveiligingsmaatregelen en het gebruik van de werkplaatskaarten. Voor de uitvoering van de audit is fysieke aanwezigheid in de werkplaats niet vereist.
  - b) Erkende installateurs en werkplaatsen worden voorts onderworpen aan onaangekondigde technische audits, met het oog op controle van de ijkingen, inspecties en installaties. Die controles vinden jaarlijks in ten minste 10 % van de erkende werkplaatsen plaats.

4. De lidstaten en hun bevoegde instanties nemen passende maatregelen om belangenconflicten tussen installateurs of werkplaatsen en wegvervoersondernemingen te voorkomen. Met name wanneer sprake is van ernstig risico op belangenconflict, worden aanvullende specifieke maatregelen genomen om ervoor te zorgen dat de installateur of de werkplaats aan de bepalingen van deze verordening voldoet.
5. De bevoegde instanties van de lidstaten doen de Commissie jaarlijks, indien mogelijk langs elektronische weg, de lijst toekomen van de erkende installateurs en werkplaatsen en de aan hen afgegeven kaarten. De Commissie publiceert de lijsten op haar website.
6. De erkenning van de installateurs en werkplaatsen die niet voldoen aan de hun bij deze verordening opgelegde verplichtingen, wordt door de bevoegde instanties van de lidstaten tijdelijk of definitief ingetrokken.

## *Artikel 20*

### *Werkplaatskaart*

1. De geldigheidsduur van de werkplaatskaart is ten hoogste één jaar. In geval van verlenging ziet de bevoegde instantie erop toe dat de installateur, werkplaats of voertuigfabrikant voldoet aan de in artikel 19, lid 2, bepaalde criteria.
2. De bevoegde instantie vernieuwt de werkplaatskaart binnen vijftien werkdagen na ontvangst van een verzoek daartoe. In geval van beschadiging, defect, verlies of diefstal van de werkplaatskaart wordt door de bevoegde instantie, binnen vijf werkdagen na ontvangst van een gemotiveerd verzoek, een nieuwe kaart verstrekt. De instantie die de kaart afgeeft, voert een register van verloren, gestolen of defecte kaarten.
3. Ingeval een lidstaat de in artikel 19 bedoelde erkenning van een installateur of werkplaats intrekt, trekt hij tevens de werkplaatskaarten in.
4. De lidstaten nemen alle noodzakelijke maatregelen om te voorkomen dat de aan de erkende installateur en werkplaats verstrekte werkplaatskaarten worden vervalst.

## HOOFDSTUK V

### Bestuurderskaart

#### *Artikel 21*

##### *Afgifte van de bestuurderskaart*

1. De bestuurderskaart wordt op verzoek van de bestuurder afgegeven door de bevoegde instantie van de lidstaat waar de bestuurder zijn gewone verblijfplaats heeft. Zij wordt binnen één maand na ontvangst van het verzoek en mits alle nodige documenten binnengekomen zijn, door de bevoegde instantie afgegeven.
2. In dit artikel wordt onder "gewone verblijfplaats" verstaan, de plaats waar een natuurlijke persoon gewoonlijk, dat wil zeggen ten minste 185 dagen per kalenderjaar, verblijft omdat hij daar persoonlijk en beroepsmatig mee verbonden is, of omdat hij er niet beroepsmatig mee verbonden is, doch wel in persoonlijk opzicht kennelijk sterke banden mee heeft; de gewone verblijfplaats van een natuurlijke persoon die beroepsmatig verbonden is met een andere plaats dan die waar hij in persoonlijk opzicht mee verbonden is en die dientengevolge afwisselend in twee of meer lidstaten verblijft, wordt geacht de plaats te zijn waarmee hij in persoonlijk opzicht verbonden is, op voorwaarde dat hij er regelmatig terugkeert. Deze laatste voorwaarde vervalft ingeval de betrokkene in een lidstaat verblijft om een opdracht van bepaalde duur te vervullen.
3. De gewone verblijfplaats van de bestuurder wordt aangetoond met passende middelen, met name zijn identiteitskaart of een andere legitimatie. De bevoegde instanties van de lidstaat waar de bestuurderskaart is afgegeven, kunnen, in geval van twijfel aangaande de juistheid van een verklaring inzake de gewone verblijfplaats, of met het oog op specifieke controles, om aanvullende inlichtingen of bewijsstukken verzoeken.

- 3 bis. De lidstaten kunnen op goede gronden een tijdelijke, niet-vernieuwbare bestuurderskaart afgeven voor een termijn van ten hoogste 185 dagen aan een bestuurder die niet zijn gewone verblijfplaats heeft in een lidstaat of een staat die partij is bij Europese Overeenkomst nopens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanningen van motorrijtuigen in het internationale vervoer over de weg, op voorwaarde dat de bestuurder doet blijken van een arbeidsrechtelijke betrekking met een in de lidstaat van afgifte gevestigde onderneming, en over een bestuurdersattest in de zin van Verordening nr. 1072/2009 kan beschikken.
4. De bevoegde instanties van de lidstaat van afgifte nemen passende maatregelen om zich ervan te vergewissen dat een aanvrager niet reeds houder is van een geldige bestuurderskaart; zij personaliseren de bestuurderskaart overeenkomstig het bepaalde in artikel 3 bis.
5. De bestuurderskaart is ten hoogste vijf jaar geldig.
6. Een geldige bestuurderskaart wordt uitsluitend ingetrokken of geschorst als de bevoegde instanties van een lidstaat vaststellen dat de kaart is vervalst of de bestuurder een kaart gebruikt waarvan hij niet de houder is, of dat de kaart is verkregen aan de hand 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 zo spoedig mogelijk terug naar de instanties van de lidstaat van afgifte. Indien terugzending van de kaart vermoedelijk meer dan twee weken in beslag neemt, deelt de lidstaat die de kaart schorst of intrekt de lidstaat van afgifte binnen die termijn de redenen voor de schorsing of intrekking mee.



7. De lidstaten nemen alle nodige maatregelen om te voorkomen dat bestuurderskaarten worden vervalst.

7 bis. Dit artikel staat er niet aan in de weg dat een lidstaat een bestuurderskaart afgeeft aan een bestuurder die zijn gewone verblijfplaats heeft in een deel van het grondgebied van die lidstaat waar het VEU en het VWEU niet van toepassing zijn.

## *Artikel 22*

### *Gebruik van de bestuurderskaart*

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 de bestuurderskaart*

1. De bestuurder die zijn bestuurderskaart wenst te vernieuwen richt daartoe een verzoek aan de bevoegde instanties van de lidstaat waar hij zijn gewone verblijfplaats heeft, uiterlijk vijftien werkdagen vóór de datum waarop de kaart verstrijkt.
2. Ingeval de instanties van de lidstaat waar de bestuurder zijn gewone verblijfplaats heeft wordt verzocht een door andere instanties afgegeven kaart te vernieuwen, brengen zij de instanties die de bestaande kaart hebben afgegeven op de hoogte van de redenen voor vernieuwing.

3. Bij verzoek om vernieuwing van een bijna verlopen kaart verstrekt de bevoegde instantie vóór de vervaldatum een nieuwe kaart, op voorwaarde dat het verzoek haar binnen de in lid 1 gestelde termijn is toegezonden .

#### *Artikel 24*

##### *Gestolen, verloren of defecte bestuurderskaart*

1. De instantie die de kaart afgeeft, voert een register waarin aantekening wordt gehouden van afgegeven, gestolen, verloren en defecte kaarten, gedurende ten minste de geldigheidsstermijn van de kaarten.
2. Beschadigde of defecte bestuurderskaarten worden door de bestuurder teruggezonden naar de bevoegde instantie van de lidstaat waar hij zijn gewone verblijfplaats heeft. Van diefstal van de kaart wordt aangifte gedaan bij de bevoegde instanties van het land waar de diefstal heeft plaatsgevonden.
3. Van verlies van de bestuurderskaart wordt formeel aangifte gedaan bij de bevoegde instanties van de lidstaat van afgifte, en bij die van de lidstaat waar de houder zijn gewone verblijfplaats heeft, als het verschillende lidstaten betreft.
4. Bij beschadiging, defect, verlies of diefstal van de bestuurderskaart verzoekt de bestuurder de bevoegde instanties van de lidstaat van zijn gewone verblijfplaats binnen zeven kalenderdagen om vervanging van de kaart. Door deze instanties wordt binnen acht werkdagen na ontvangst van het gemotiveerde verzoek een vervangende kaart verstrekt.
5. Onder de in lid 4 genoemde omstandigheden kan de bestuurder gedurende ten hoogste vijftien kalenderdagen, of gedurende een langere termijn als dit noodzakelijk is om het voertuig naar het bedrijf terug te rijden, zonder kaart blijven rijden, mits hij bewijst dat hij binnen die termijn de kaart niet kan overleggen of gebruiken.

## *Artikel 25*

### *Onderlinge erkenning en omwisseling van bestuurderskaarten*

1. De lidstaten erkennen onderling de bestuurderskaarten die zij hebben afgegeven.
2. Ingeval 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. De lidstaat die de kaart omwisselt, heeft tot taak na te gaan of de ter omwisseling aangeboden kaart nog geldig is.
3. De lidstaat die de kaart omwisselt, zendt de oude kaart met opgave van redenen terug aan de instanties van de lidstaat die de kaart hebben afgegeven.
4. Iedere latere vervanging of omwisseling wordt geregistreerd in de lidstaat waar de bestuurderskaart voor het eerst is vervangen of omgewisseld.

## *Artikel 26*

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

1. Om zeker te stellen dat een aanvrager niet reeds houder is van een geldige bestuurderskaart in de zin van artikel 21, lid 4, voeren de lidstaten een elektronisch register waarin aantekening wordt gehouden van de volgende gegevens van bestuurderskaarten, met inbegrip van de in artikel 21, lid 3bis bedoelde kaarten, gedurende een termijn die ten minste even lang is als de geldigheidstermijn van de kaart:
  - naam en voornaam van de bestuurder;
  - geboortedatum en, indien bekend, geboorteplaats van de bestuurder;
  - nummer van een geldig rijbewijs en plaats van afgifte van het rijbewijs (indien van toepassing) ;
  - status van de bestuurderskaart;
  - nummer van de bestuurderskaart.

2. De Commissie en de lidstaten nemen alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de elektronische registers onderling verbonden en in de gehele Unie beschikbaar zijn. Zij gebruiken daartoe het TACHO net-berichtsysteem of een daarmee compatibel systeem, mits via het systeem elektronische gegevens met alle andere lidstaten kunnen worden uitgewisseld.
3. In geval van afgifte, vervanging of, indien nodig, vernieuwing van de bestuurderskaart gaan de lidstaten via de elektronische uitwisseling van gegevens na of de bestuurder niet reeds in het bezit is van een andere geldige bestuurderskaart. Slechts de voor dit doel benodigde gegevens worden uitgewisseld.
4. Controleurs krijgen toegang tot het elektronisch register om de status van de bestuurderskaart na te gaan.
5. De Commissie stelt bij uitvoeringshandeling de gemeenschappelijke procedures en specificaties voor de in lid 2 bedoelde verbinding vast, waaronder het formaat van de uitgewisselde gegevens, de technische procedures voor elektronische raadpleging van de nationale elektronische registers, de toegangsprocedures en de beveiligingsmechanismen. De uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 40, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

*Artikel 27*

[...]

## HOOFDSTUK VI

### Bepalingen ten aanzien van het gebruik

#### *Artikel 28*

##### *Correct gebruik van de tachograaf*

1. De vervoersonderneming en de bestuurders zorgen ervoor dat de digitale tachograaf en de bestuurderskaart correct werken en correct worden gebruikt. Indien een analoge tachograaf wordt gebruikt, zorgen de vervoersonderneming en de bestuurder ervoor dat deze correct werkt en dat het registratieblad correct wordt gebruikt.
2. Het is verboden gegevens op het registratieblad, op de tachograaf of de bestuurderskaart opgeslagen gegevens, of afdrukken van de tachograaf te vervalsen, te verbergen, uit te wissen of te vernietigen. Manipulatie van de tachograaf, het registratieblad of de bestuurderskaart die kan leiden tot het vervalsen, uitwissen of vernietigen van de gegevens en/of afgedrukte informatie is verboden. In het voertuig mag geen voorziening aanwezig zijn die met dit doel kan worden gebruikt.
3. Behoudens voor de in artikel 16 bedoelde praktijktests wordt een voertuig niet uitgerust met meer dan één tachograaf.
4. De lidstaten verbieden de productie, de verdeling en de verkoop van, alsmede het maken van publiciteit voor apparaten die geconstrueerd en/of bestemd zijn voor het manipuleren van tachografen.

## *Artikel 29*

### *Verantwoordelijkheid van de onderneming*

1. De vervoersonderneming voorziet de bestuurder van een voertuig dat is uitgerust met een analoge tachograaf van voldoende registratiebladen, rekening houdend met het persoonlijke karakter van deze bladen, de duur van de dienst en de mogelijkheid om eventueel beschadigde of door een inspecteur in beslag genomen bladen te vervangen. De vervoersonderneming verstrekt de bestuurders slechts de registratiebladen van een goedgekeurd model, die geschikt zijn voor gebruik in het in het voertuig geïnstalleerde apparaat.

Indien het voertuig is uitgerust met een digitale tachograaf zien de vervoersonderneming en de bestuurder erop toe dat, rekening houdend met de duur van de dienst, de in artikel 3 bis bedoelde afdruk op verzoek in geval van controle correct kan worden gemaakt.

2. De registratiebladen en in voorkomend geval de in artikel 31 bedoelde afdrukken worden door de vervoersonderneming ten minste één jaar na het gebruik in chronologische volgorde en leesbare vorm bewaard; de onderneming verstrekt de betrokken bestuurder op diens verzoek een kopie. De vervoersonderneming verstrekt de betrokken bestuurder op diens verzoek tevens een kopie van de gedownloadte gegevens van de bestuurderskaart en een papieren afdruk daarvan. Elke erkende inspecteur kan zich de registratiebladen, afdrukken en gedownloadte gegevens laten overleggen of overhandigen.
- 2 bis. De vervoersonderneming verstrekt de bestuurder de nodige instructies met betrekking tot de correcte werking van de registratieapparatuur, voert regelmatig controles uit om zich ervan te vergewissen dat de bestuurder de registratieapparatuur correct gebruikt, en mag de bestuurder niet direct of indirect aanzetten tot misbruik van de registratieapparatuur.

3. De vervoersonderneming is aansprakelijk voor de door de bestuurder gepleegde inbreuken op deze verordening. De lidstaten kunnen deze aansprakelijkheid evenwel afhankelijk stellen van een inbreuk door de onderneming op lid 2 bis, en op artikel 10, leden 1 en 2, van Verordening (EG) nr. 561/2006.

### *Artikel 30*

#### *Gebruik van bestuurderskaarten en registratiebladen*

1. Voor iedere dag dat hij rijdt, vanaf het tijdstip waarop hij het voertuig overneemt, gebruikt de bestuurder registratiebladen of bestuurderskaarten. Het registratieblad of de bestuurderskaart wordt niet vóór het einde van de dagelijkse werktijd uit het apparaat genomen, tenzij dit anderszins is toegestaan. Het registratieblad of de bestuurderskaart mag niet worden gebruikt voor een langere periode dan die waarvoor het blad of de kaart bestemd is.
2. De bestuurder zorgt voor een passende bescherming van de registratiebladen en gebruikt geen bevuilde of beschadigde bladen of kaarten.
3. Ingeval de bestuurder zich niet bij het voertuig bevindt en daardoor het apparaat waarmee het voertuig is uitgerust, niet kan bedienen, worden de in lid 5, onder b), ii), iii) en iv), bedoelde tijden:
  - a) als het voertuig is uitgerust met het in bijlage I bedoelde controleapparaat, met de hand, door automatische registratie of anderszins, leesbaar op het registratieblad opgetekend zonder dat dit wordt bevuild; of
  - b) als het voertuig is uitgerust met het in bijlage IB bedoelde controleapparaat, op de bestuurderskaart geregistreerd met behulp van de voorziening voor handmatige invoer waarmee het controleapparaat is uitgerust.

De lidstaten mogen de bestuurder niet verplichten tot het overleggen van documenten ter staving van zijn bezigheden wanneer hij zich niet bij het voertuig bevindt.


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

Indien het voertuig dat met het in bijlage I bedoelde controleapparaat is uitgerust, door meer dan één bestuurder wordt bemand, brengt de bestuurder op de registratiebladen de nodige wijzigingen aan zodat de gegevens 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 bestuurder:

- a) ziet erop toe dat de tijdsaanduiding op het blad overeenkomt met de wettelijke tijd in het land waar het voertuig is ingeschreven;
- b) bedient de schakelinrichting zodanig dat de volgende tijden afzonderlijk kunnen worden geregistreerd:

i) onder het teken  : rijtijd;

ii) onder het teken  : "andere werkzaamheden", waaronder wordt verstaan de tijd die wordt besteed aan alle andere bezigheden in de zin van artikel 3, onder a), van Richtlijn 2002/15/EG van het Europees Parlement en de Raad <sup>11</sup>, behalve aan het rijden, alsmede aan alle werkzaamheden voor dezelfde of een andere werkgever in of buiten de vervoerssector;

iii) onder het teken  : "beschikbaarheidstijd" in de zin van artikel 3, onder b), van Richtlijn 2002/15/EG;

iv) onder het teken  : rustpauzes of onderbrekingen.

---

<sup>11</sup> PB L 80 van 23.3.2002, blz. 35.



6. Elke bestuurder brengt op zijn registratieblad de volgende gegevens aan:
- a) zijn naam en voornaam, voordat hij het blad gaat gebruiken;
  - b) de datum en plaats waarop het gebruik van het blad respectievelijk begint en eindigt;
  - c) het kentekennummer van elk voertuig waarmee hij werkt, aan het begin van de eerste rit die op het blad wordt geregistreerd, en vervolgens als tijdens het gebruik van het blad van voertuig wordt gewisseld;
  - d) de kilometerstand:
    - i) vóór de eerste rit die op het blad wordt geregistreerd;
    - ii) aan het einde van de laatste rit die op het registratieblad wordt geregistreerd;
    - iii) indien tijdens een werkdag van voertuig wordt gewisseld, de stand in het eerste voertuig waarmee de bestuurder heeft gewerkt en de stand in het volgende voertuig;
  - e) eventueel het tijdstip waarop van voertuig wordt gewisseld.
7. De bestuurder vermeldt in de digitale tachograaf het symbool van het land waar de werkperiode van de dag respectievelijk is begonnen en geëindigd. Een lidstaat kan de bestuurder 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 als de tachograaf overeenkomstig artikel 4 de locatiegegevens automatisch registreert.

## *Artikel 31*

### *Beschadigde bestuurderskaarten of registratiebladen*

1. In geval van beschadiging van een blad waarop gegevens zijn geregistreerd of van een bestuurderskaart, wordt het blad of de kaart door de bestuurder bewaard, samen met het reserveblad dat als vervanging wordt gebruikt.
2. Indien de bestuurderskaart beschadigd, defect, verloren of gestolen is, maakt de bestuurder:
  - a) aan het begin van de rit een afdruk van de gegevens van het door hem bestuurde voertuig, waarop hij melding maakt van:
    - i) gegevens waarmee hij kan worden geïdentificeerd (naam, nummer van de bestuurderskaart of het rijbewijs), voorzien van zijn handtekening;
    - ii) de in artikel 30, lid 5, onder b), ii), iii) en iv), bedoelde tijden;
  - b) aan het eind van de rit een afdruk van de gegevens over de tijden die door de tachograaf zijn geregistreerd, tekent hij alle tijden op die aan andere werkzaamheden, beschikbaarheid en rust zijn besteed nadat de afdruk aan het begin van de rit is gemaakt, indien deze niet door de tachograaf zijn geregistreerd, en vermeldt hij in dat document gegevens die zijn identificatie mogelijk maken (naam, nummer van de bestuurderskaart of het rijbewijs), voorzien van zijn handtekening.

## Artikel 32

### *Documenten waarvan de bestuurder in het bezit moet zijn*

1. De bestuurder die rijdt met een voertuig dat is uitgerust met een analoge tachograaf, moet op verzoek van de controleur het volgende kunnen overleggen:
  - i) de registratiebladen van de lopende dag en die welke de bestuurder de voorgaande 28 dagen heeft gebruikt;
  - ii) de bestuurderskaart, indien hij houder is van een dergelijke kaart; en
  - iii) alle handmatig opgetekende gegevens en alle afdrukken van de lopende dag en van de voorgaande 28 dagen, zoals vereist bij deze verordening en bij Verordening (EG) nr. 561/2006.
  
2. De bestuurder die rijdt met een voertuig dat is uitgerust met een digitale tachograaf, legt op verzoek van de controleur het volgende over:
  - i) de bestuurderskaart;
  - ii) alle handmatig opgetekende gegevens en alle afdrukken van de lopende dag en van de voorgaande 28 dagen, zoals vereist bij deze verordening en bij Verordening (EG) nr. 561/2006;
  - iii) de registratiebladen voor de in punt ii) genoemde periode waarin hij heeft gereden met een voertuig dat is uitgerust met een analoge tachograaf.
  
3. Een erkende inspecteur kan de naleving van Verordening (EG) nr. 561/2006 controleren door onderzoek van de registratiebladen, de getoonde, afgedrukte of gedownloade gegevens die door de tachograaf of de bestuurderskaart zijn geregistreerd of, bij gebreke daarvan, door onderzoek van elk ander document waarmee kan worden gerechtvaardigd dat bepalingen zoals artikel 24, lid 2, en artikel 33, lid 2, van die verordening niet in acht zijn genomen.

## *Artikel 33*

### *Procedures in het geval van defecte apparaten*

1. Ingeval de tachograaf niet of gebrekkig werkt, laat de vervoersonderneming het apparaat door een erkende installateur of werkplaats herstellen zodra de omstandigheden dit toelaten.

Indien het voertuig niet binnen een week nadat het defect is opgetreden naar het bedrijf kan terugkeren, wordt de herstelling onderweg uitgevoerd.

De lidstaten kunnen in overeenstemming met artikel 37 bepalen dat de bevoegde instanties het gebruik van het voertuig mogen verbieden, indien de problemen met het defect aan het apparaat niet overeenkomstig de eerste en de tweede alinea zijn opgelost.

2. Zolang de tachograaf onbruikbaar of defect is, worden door de bestuurder gegevens opgetekend aan de hand waarvan hij kan worden geïdentificeerd (naam, nummer van de bestuurderskaart of het rijbewijs) – voorzien van zijn handtekening – alsmede gegevens voor de verschillende tijden die niet meer correct zijn geregistreerd of afgedrukt door de tachograaf:
  - a) op het registratieblad of de registratiebladen; of
  - b) op een tijdelijk blad dat aan het registratieblad wordt gehecht of dat samen 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 het kader van deze verordening alleen worden verwerkt om te controleren of deze verordening en Verordening 561/2006 worden nageleefd en of de verwerking geschiedt overeenkomstig de Richtlijnen 95/46/EG en 2002/58/EG en onder toezicht van de openbare onafhankelijke autoriteit van de lidstaat in de zin van 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, bedoeld in artikel 4;
  - het gebruik van telecommunicatie voor controledoelinden, bedoeld in artikel 5;
  - het gebruik van een tachograaf met een geharmoniseerde interface, bedoeld in artikel 6;
  - de elektronische uitwisseling van informatie over bestuurderskaarten, bedoeld in artikel 26;
  - de registratie van gegevens door transportondernemingen, bedoeld in artikel 29.
3. De digitale tachograaf wordt zodanig ontworpen dat de privacy wordt gegarandeerd. Alleen de voor het verwerkingsproces noodzakelijke gegevens worden verwerkt.
4. De eigenaar van het voertuig, de vervoersonderneming, en elke andere betrokken entiteit nemen, in voorkomend geval de toepasselijke voorschriften inzake de bescherming van persoonsgegevens in acht.

## *Artikel 35*

### *Scholing van de controleurs*

1. Teneinde een efficiënte en geharmoniseerde controle en handhaving te bewerkstelligen, zorgen de lidstaten ervoor dat de controleurs terdege worden geschoold in het analyseren van de geregistreerde gegevens en in het controleren van de tachograaf.
2. De lidstaten stellen de Commissie uiterlijk zes maanden na de datum van inwerkingtreding van deze verordening in kennis van de scholingsvereisten voor hun controleurs.
3. De Commissie stelt bij uitvoeringshandeling de inhoud van de basisopleiding en de bijscholing van de controleurs vast, met name technieken inzake gerichte controle en voor het opsporen van manipulatie en fraude. De uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 40, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

## *Artikel 36*

### *Wederzijdse bijstand*

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

In het kader hiervan bezorgen hun bevoegde autoriteiten elkaar regelmatig in het bijzonder alle beschikbare informatie met betrekking tot inbreuken op deze verordening door installateurs en werkplaatsen, de soorten manipulatie en de sancties die voor deze inbreuken worden opgelegd.

## *Artikel 37*

### *Sancties*

1. De lidstaten stellen overeenkomstig hun nationale grondwettelijke bepalingen voorschriften vast betreffende de sancties die aan inbreuken op deze verordening worden verbonden, en nemen alle nodige maatregelen om te waarborgen dat deze sancties worden toegepast. De sancties zijn doeltreffend, evenredig, afschrikkend en niet-discriminerend, en beantwoorden aan de bij Richtlijn 2006/22/EG bepaalde classificatie van inbreuken.
2. [...]
3. [...]
4. De lidstaten stellen de Commissie uiterlijk op [datum van toepassing van deze verordening] in kennis van deze maatregelen en de voorgeschreven sancties. Zij stellen de Commissie in kennis van alle daaropvolgende wijzigingen.

## *Artikel 38*

[...]

## *Artikel 39*

[...]

## HOOFDSTUK VIII

### Slotbepalingen

#### *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.
3. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing. Indien het comité geen advies uitbrengt, stelt de Commissie de ontwerp-uitvoeringshandeling niet vast en is artikel 5, lid 4, derde alinea, 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 gewone meerderheid van de leden van het comité daarom verzoekt.



## *Artikel 41*

### *Tachograafforum*

1. Ter ondersteuning van het overleg over de technische aspecten van de tachograaf wordt een tachograafforum opgezet tussen deskundigen van de lidstaten, leden van het Comité van artikel 40 en deskundigen uit derde landen die de tachograaf 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 de deskundigen van het in artikel 40 bedoelde comité als deskundige naar het tachograafforum af.
3. Het tachograafforum staat open voor deelname door deskundigen van belanghebbende 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 reglement van orde vast.
6. Het tachograafforum komt ten minste eenmaal per jaar bijeen.

## *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, binnen dertig dagen na de vaststelling van die bepalingen, en voor het eerst uiterlijk twaalf maanden na de inwerkingtreding van deze verordening.

## *Artikel 43*

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

In de punten d), f) en p) van artikel 13, lid 1, wordt de afstand "50 km" vervangen door "100 km".

## *Artikel 44*

### *Overgangsmaatregelen*

Zolang de in deze verordening genoemde uitvoeringshandelingen niet zijn vastgesteld en zij niet voor de uitvoering van deze verordening kunnen worden toegepast, blijven de bepalingen van Verordening (EEG) nr. 3821/85 met de bijlagen als overgangsmaatregel van toepassing, tot de datum waarop de in deze verordening genoemde uitvoeringshandelingen van toepassing worden.

*Artikel 45*

*Intrekking*

Verordening (EEG) nr. 3821/85 wordt ingetrokken. Verwijzingen naar de ingetrokken verordening gelden als verwijzingen naar de onderhavige verordening. Elke op basis van Verordening (EG) nr. 3821/85 vastgestelde maatregel blijft geldig.

*Artikel 46*

*Inwerkingtreding*

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

Zij is, onder voorbehoud van de in artikel 44 bedoelde overgangsmaatregelen, van toepassing met ingang van twee jaar na de inwerkingtreding, met uitzondering van de bepalingen in de artikelen 19, 30 en 43, die één jaar na de inwerkingtreding van toepassing worden.

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*