

## I

(Wetgevingshandelingen)

## VERORDENINGEN

## VERORDENING (EU) Nr. 165/2014 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN VAN DE RAAD

van 4 februari 2014

**betreffende tachografen in het wegvervoer, tot intrekking 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 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer**

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

met het oog op meer duidelijkheid, de belangrijkste bepalingen van die verordening te worden vereenvoudigd en geherstructureerd.

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

(2) Uit ervaring blijkt dat bepaalde technische elementen en controleprocedures moeten worden verbeterd teneinde de doeltreffendheid en efficiëntie van het tachograafstelsel te waarborgen.

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

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

(3) Bepaalde voertuigen zijn vrijgesteld van de toepassing van de bepalingen van Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad<sup>(4)</sup>. Om de nodige samenhang te waarborgen moet het ook mogelijk zijn die voertuigen buiten het toepassingsgebied van onderhavige verordening te houden.Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité<sup>(1)</sup>,

(4) Tachografen dienen te worden ingebouwd in voertuigen waarop Verordening (EG) nr. 561/2006 van toepassing is. Bepaalde voertuigen dienen buiten het toepassingsgebied van die verordening te worden gelaten teneinde enige flexibiliteit in te voeren, in het bijzonder voor voertuigen met een toegestane maximummassa van niet meer dan 7,5 ton die gebruikt worden voor het vervoer van materiaal, apparatuur of machines die de bestuurder nodig heeft voor de uitoefening van zijn beroep en die enkel binnen een straal van 100 km rond de vestigingsplaats van de onderneming worden gebruikt, op voorwaarde dat het besturen zulke voertuigen niet de hoofdactiviteit van de bestuurder is. Teneinde de samenhang tussen de relevante uitzonderingen 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 die uitzonderingen bepaalde toelaatbare maximumafstanden te worden herzien.

Na raadpleging van het Comité van de Regio's,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure<sup>(2)</sup>,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Bij Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad<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,

<sup>(1)</sup> PB C 43 van 15.2.2012, blz. 79.

<sup>(2)</sup> Standpunt van het Europees Parlement van 3 juli 2012 (PB C 349 E van 29.11.2013, blz. 105) en standpunt van de Raad in eerste lezing van 15 november 2013 (PB C 360 van 10.12.2013, blz. 66). Standpunt van het Europees Parlement van 15 januari 2014 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad).

<sup>(3)</sup> Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad van 20 december 1985 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer (PB L 370 van 31.12.1985, blz. 8).

<sup>(4)</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).

- (5) De Commissie zal overwegen om de geldigheidsduur van de adapter voor M1- en N1-voertuigen te verlengen tot 2015 en zal zich vóór die datum verder beraden over een langetermijnoplossing voor deze voertuigen.
- (6) De Commissie moet overwegen om gewichtssensoren in vrachtwagens te laten installeren en moet beoordelen of deze sensoren ertoe kunnen leiden dat de wetgeving inzake het wegvervoer beter wordt nageleefd.
- (7) Het gebruik van een op een mondiaal satellietnavigatiesysteem aangesloten tachograaf is een passend en kostenefficiënt middel om de positie van het voertuig op bepaalde punten tijdens de dagelijkse werktijd automatisch te registreren, ter ondersteuning van de controleambtenaren tijdens hun werkzaamheden, en derhalve dient daarin te worden voorzien.
- (8) In zijn uitspraak in zaak C-394/92, *Michielsen en Geybels Transport Service* <sup>(1)</sup>, heeft het Hof van Justitie van de Europese Unie het begrip „dagelijkse werktijd” gedefinieerd en dienen de voor controle bevoegde autoriteiten het bepaalde in deze verordening te lezen in samenhang met 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 een 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.
- (9) Krachtens Richtlijn 2006/22/EG van het Europees Parlement en de Raad <sup>(2)</sup> zijn de lidstaten verplicht een minimumaantal wegcontroles uit te voeren. Communicatie op afstand tussen de tachograaf en de controleautoriteiten vergemakkelijkt gerichte wegcontroles, zodat de administratieve lasten van steekproefsgewijze controles bij vervoersondernemingen kunnen worden verminderd, en dient derhalve te worden voorzien.
- (10) 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 dienen tachografen van gestandaardiseerde interfaces te worden voorzien, zodat zij interoperabel met andere ITS-toepassingen zijn.
- (11) Er dient voorrang te worden verleend aan de ontwikkeling van toepassingen die bestuurders helpen de door de tachograaf geregistreerde gegevens te interpreteren zodat die bestuurders de sociale wetgeving kunnen naleven.
- (12) De beveiliging van de tachograaf en het onderliggende systeem is van essentieel belang voor het genereren van betrouwbare gegevens. Derhalve dient de fabrikant de tachograaf zodanig te ontwerpen, te testen en tijdens de gehele levensduur te blijven controleren dat zwakke punten inzake beveiliging kunnen worden voorkomen, opgespoord, en verholpen.
- (13) 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 dienen praktijktests te 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.
- (14) Gelet op het belang dat het hoogst mogelijke beveiligingsniveau moet worden behouden, dienen de beveiligingscertificaten te worden afgegeven door een certificeringsautoriteit 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 het kader van internationale betrekkingen met derde landen dient de Commissie een certificeringsautoriteit in de zin van deze verordening pas te erkennen als die autoriteit voorwaarden voor beveiligingsbeoordeling biedt die gelijkwaardig zijn aan die van de Overeenkomst inzake wederzijdse erkenning. In dit verband moet het advies van het beheerscomité worden gevolgd.
- (15) Installateurs en werkplaatsen vervullen een belangrijke rol in de beveiliging van tachografen. Derhalve dienen bepaalde minimumvereisten voor de goedkeuring, de betrouwbaarheid en de audit daarvan te worden vastgesteld. De lidstaten dienen ook passende maatregelen te treffen om belangenconflicten tussen installateurs of 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 van het Europees Parlement en de Raad <sup>(3)</sup> bepaalde procedures, op voorwaarde dat de minimumcriteria bepaald in deze verordening worden vervuld.
- (16) 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 dienen voorbereidingen te worden getroffen om die registers met elkaar te verbinden.

<sup>(1)</sup> Jurispr. 1994, blz. I-2497.

<sup>(2)</sup> 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 (PB L 102 van 11.4.2006, blz. 35).

<sup>(3)</sup> Verordening (EG) nr. 765/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 9 juli 2008 tot vaststelling van de eisen inzake accreditatie en markttoezicht betreffende het verhandelen van producten en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 339/93 (PB L 218 van 13.8.2008, blz. 30).

- (17) Wanneer zij controleren of het om een unieke bestuurderskaart gaat, dienen de lidstaten de procedures te volgen zoals bepaald in Aanbeveling 2010/19/EU van de Commissie <sup>(1)</sup>.
- (18) Aandacht moet 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 land dat partij is bij de Europese Overeenkomst nopens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanningen van motorrijtuigen in het internationale vervoer over de weg van 1 juli 1970 (de „AETR-overeenkomst”) bevindt. In dat geval dient de lidstaat in kwestie de desbetreffende bepalingen van deze verordening volledig toe te passen.
- (19) Voorts dient een lidstaat de mogelijkheid te worden gelaten een bestuurderskaart af te geven aan een bestuurder die zijn verblijfplaats op hun grondgebied heeft zelfs indien 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.
- (20) 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.
- (21) 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. Daarom moet de relevante Unieregelgeving, met name welke is opgenomen in Richtlijn 95/46/EG van het Europees Parlement en de Raad <sup>(2)</sup>, en Richtlijn 2002/58/EG van het Europees Parlement en de Raad <sup>(3)</sup>, worden toegepast.
- (22) Teneinde eerlijke concurrentie mogelijk te maken in de ontwikkeling van toepassingen met betrekking tot de tachograaf, moeten intellectuele-eigendomsrechten en octrooien in verband met de overdracht van gegevens in of uit de tachograaf voor iedereen beschikbaar zijn zonder dat er royalty's voor moeten worden betaald.
- (23) Waar van toepassing moeten de met de controleautoriteiten in de lidstaten uitgewisselde gegevens voldoen aan toepasselijke internationale normen, bijvoorbeeld de set normen voor Dedicated Short Range Communication die is opgesteld door het Europees Comité voor Normalisatie.
- (24) 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.
- (25) De lidstaten moeten ervoor zorgen dat de selectie van voertuigen voor controle gebeurt zonder discriminatie op grond van de nationaliteit van de bestuurder of van het land waar het bedrijfsvoertuig is ingeschreven of in het verkeer is gebracht.
- (26) In het belang van de duidelijke, doeltreffende, evenredige en eenvormige handhaving van de sociale voorschriften in het wegvervoer moeten de autoriteiten in de lidstaten de regels eenvormig toepassen.
- (27) Elke lidstaat dient de Commissie op de hoogte te brengen van wat zij aantreffen met betrekking tot het aanbod van frauduleuze apparaten of installaties waarmee de tachograaf kan worden gemanipuleerd, met inbegrip van hetgeen wordt aangeboden via het internet, en de Commissie dient alle andere lidstaten daarvan in kennis te stellen.
- (28) De Commissie moet haar helpdesk op het internet handhaven omdat zij daarmee bestuurders, vervoersondernemingen, controleautoriteiten en goedgekeurde installateurs, werkplaatsen en voertuigfabrikanten de gelegenheid biedt om vragen en bezorgdheden inzake de digitale tachograaf, en ook inzake nieuwe soorten manipulatie of fraude, op te werpen.
- (29) Door aanpassingen van de AETR-overeenkomst, is het gebruik van de digitale tachograaf nu ook verplicht voor voertuigen die zijn geregistreerd in derde landen die de AETR hebben ondertekend. Aangezien die landen rechtstreeks worden getroffen door veranderingen aan de tachograaf naar aanleiding van deze verordening, dienen zij aan gesprekken over technische kwesties, zoals het systeem voor de uitwisseling van informatie over bestuurderskaarten en werkplaatskaarten, te kunnen deelnemen. Bijgevolg dient een tachograaforum te worden opgericht.

<sup>(1)</sup> Aanbeveling 2010/19/EU van de Commissie van 13 januari 2010 betreffende de veilige uitwisseling van elektronische gegevens tussen lidstaten om de uniciteit van de door hen afgegeven bestuurderskaarten te controleren (PB L 9 van 14.1.2010, blz. 10).

<sup>(2)</sup> 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 (PB L 281 van 23.11.1995, blz. 31).

<sup>(3)</sup> 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 (Richtlijn betreffende privacy en elektronische communicatie) (PB L 201 van 31.7.2002, blz. 37).

- (30) Teneinde eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verordening te waarborgen, dienen aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden te worden toegekend met betrekking tot vereisten, beeldscherm en waarschuwingfuncties en typegoedkeuring van tachografen, naast gedetailleerde bepalingen voor de slimme tachografen; welke procedures bij het uitvoeren van de praktijktests moeten worden gevolgd en welke formulieren voor het toezicht op die praktijktesten moeten worden gebruikt; het standaardformulier voor de schriftelijke verklaring met de redenen voor het verwijderen van de verzegeling; de gemeenschappelijke procedures en specificaties die nodig zijn voor de onderlinge verbinding van elektronische registers; en de methode voor het bepalen van de inhoud van de basisopleiding en bijscholing van de met controle belaste ambtenaren. Deze bevoegdheden dienen te worden uitgeoefend overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad <sup>(1)</sup>.
- (31) De voor de toepassing van deze verordening vastgestelde uitvoeringshandelingen die in de plaats komen van de bepalingen van bijlage IB bij Verordening (EEG) nr. 3821/85 en andere uitvoeringsverordeningen, moeten vastgesteld zijn tegen 2 maart 2016. Indien deze uitvoeringshandelingen om enigerlei reden niet tijdig zijn vastgesteld, dienen overgangsmaatregelen de nodige continuïteit te waarborgen.
- (32) In deze verordening bedoelde uitvoeringshandelingen moeten niet door de Commissie worden vastgesteld als het in deze verordening bedoelde comité geen advies uitbrengt over het door de Commissie gepresenteerde ontwerp van uitvoeringshandeling.
- (33) In het kader van de toepassing van de AETR-overeenkomst dienen verwijzingen naar Verordening (EEG) nr. 3821/85 te worden begrepen als verwijzingen naar deze verordening. De Unie zal overwegen welke stappen binnen de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties moeten worden ondernomen om de nodige samenhang te waarborgen tussen deze verordening en de AETR-overeenkomst.
- (34) De Europese toezichthouder voor gegevensbescherming is geraadpleegd overeenkomstig artikel 28, lid 2, van Verordening (EG) nr. 45/2001 van het Europees Parlement en de Raad <sup>(2)</sup> en heeft op 5 oktober 2011 advies uitgebracht <sup>(3)</sup>.
- (35) Verordening (EEG) nr. 3821/85 moet derhalve worden ingetrokken,

<sup>(1)</sup> 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 (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).

<sup>(2)</sup> Verordening (EG) nr. 45/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 18 december 2000 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens door de communautaire instellingen en organen en betreffende het vrije verkeer van die gegevens (PB L 8 van 12.1.2001, blz. 1).

<sup>(3)</sup> PB C 37 van 10.2.2012, blz. 6.

HEBLEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

## HOOFDSTUK I

### BEGINSELEN, TOEPASSINGSGEBIED EN VOORSCHRIFTEN

#### Artikel 1

#### Onderwerp en beginselen

1. Deze verordening bepaalt de verplichtingen en voorschriften met betrekking tot de constructie, de installatie, het gebruik, het testen en de controle van tachografen die in het wegvervoer worden gebruikt om de naleving van Verordening (EG) nr. 561/2006, Richtlijn 2002/15/EG van het Europees Parlement en de Raad <sup>(4)</sup> en Richtlijn 92/6/EEG van de Raad <sup>(5)</sup> te verifiëren.

De constructie, de installatie, het gebruik en het testen van tachografen moeten aan de voorschriften van deze verordening voldoen.

2. Deze verordening bepaalt de voorwaarden en voorschriften waaronder de door de tachograaf geregistreerde, verwerkte of opgeslagen informatie en gegevens, niet zijnde persoonsgegevens, gebruikt mogen worden voor andere doeleinden dan de verificatie van de naleving van de handelingen bedoeld in lid 1.

#### 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) „tachograaf of controleapparaat”: het in wegvoertuigen in te bouwen apparaat om gegevens betreffende het rijden en de snelheid van deze voertuigen automatisch of semiautomatisch weer te geven, te registreren, af te drukken, op te slaan of door te geven overeenkomstig artikel 4, lid 3, evenals details over bepaalde werktijden van de bestuurder;
- 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; de voertuigunit bestaat uit onder meer een verwerkingseenheid, een geheugen, een tijdmeterfunctie, twee smartcard-interfaces (bestuurder en bijrijder), een printer, een leesvenster, verbindingen en voorzieningen voor de invoer van de gebruikersgegevens;

<sup>(4)</sup> Richtlijn 2002/15/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2002 betreffende de organisatie van de arbeidstijd van personen die mobiele werkzaamheden in het wegvervoer uitoefenen (PB L 80 van 23.3.2002, blz. 35).

<sup>(5)</sup> Richtlijn 92/6/EEG van de Raad van 10 februari 1992 betreffende de installatie en het gebruik, in de Gemeenschap, van snelheidsbegrenzers in bepaalde categorieën motorvoertuigen (PB L 57 van 2.3.1992, blz. 27).

- c) „bewegingssensor”: deel van de tachograaf dat een signaal geeft 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 een analoge tachograaf en waarop de schrijfstiften van de analoge tachograaf continu 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) „analoge tachograaf”: een tachograaf waarbij een registratieblad overeenkomstig deze verordening, wordt gebruikt;
- h) „digitale tachograaf”: een tachograaf waarbij een tachograafkaart overeenkomstig deze verordening wordt gebruikt;
- i) „controlekaart”: een door de autoriteiten van een lidstaat aan een nationale bevoegde controleautoriteit afgegeven tachograafkaart die de controleautoriteiten en, eventueel, de controlerend ambtenaar identificeert; en die toegang verschaft tot de in het geheugen, op de bestuurderskaart en, eventueel, op de werkplaatskaart opgeslagen gegevens om deze te lezen, af te drukken en/of te downloaden;
- j) „bedrijfskaart”: een tachograafkaart die door de autoriteiten van een lidstaat is afgegeven aan een vervoersonderneming welke met de tachografen uitgeruste voertuigen moet gebruiken, die de vervoersonderneming identificeert en waarmee de in de tachografen opgeslagen gegevens, die door de vervoersonderneming zijn versleuteld, kunnen worden weergegeven, gedownload en afgedrukt;
- k) „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, gekalibreerd en geactiveerd en/of waarmee gegevens kunnen worden gedownload;
- l) „activering”: de fase waarin de tachograaf volledig operationeel wordt en alle functies, inclusief de veiligheidsfuncties, uitvoert, met gebruikmaking van een werkplaatskaart;
- m) „kalibratie” van de digitale tachograaf: het bijwerken of bevestigen van voertuigparameters, met inbegrip van de identificatie van het voertuig en de voertuigkenmerken, die in het geheugen moeten worden opgeslagen met gebruikmaking van een werkplaatskaart;
- n) „het downloaden” van een digitale tachograaf: het kopiëren, samen met een digitale handtekening, van (een gedeelte van) de gegevensbestanden die in het geheugen van de voertuigunit of in het geheugen van de tachograafkaart zijn geregistreerd, op voorwaarde dat dit proces geen opgeslagen gegevens wijzigt of vernietigt;
- o) „voorval”: een door de digitale tachograaf gedetecteerd abnormaal functioneren dat mogelijk het gevolg is van een fraudepoging;
- p) „fout”: een door de digitale tachograaf gedetecteerd abnormaal functioneren dat mogelijk het gevolg is van een slechte werking van of storing in het apparaat;
- q) „installatie”: het plaatsen van de tachograaf in een voertuig;
- r) „ongeldige kaart”: een kaart die gebrekkig is gebleken of waarvan de eerste authenticatie is mislukt, of waarvan de geldigheidsduur nog niet begonnen of reeds verstreken is;
- s) „periodieke controle”: een reeks verrichtingen die worden uitgevoerd om te controleren of de tachograaf goed werkt en de instellingen overeenkomen met de voertuigparameters en of er geen manipulatieapparatuur aan de tachograaf is bevestigd;
- t) „reparatie”: reparatie van een bewegingssensor of van een voertuigunit waarvoor de loskoppeling van de stroomvoorziening of, zijn loskoppeling van andere componenten van de tachograaf, of het openen van de bewegingssensor of de voertuigunit, nodig is;
- u) „typegoedkeuring”: een proces ter certificering, door een lidstaat, overeenkomstig artikel 13, dat de tachograaf, de belangrijke componenten ervan of de op de markt in te voeren tachograafkaart voldoen aan de eisen van deze verordening;
- v) „interoperabiliteit”: het vermogen van systemen en van de daaraan ten grondslag liggende bedrijfsprocessen om onderling gegevens uit te wisselen en informatie te delen;
- w) „interface”: een installatie tussen systemen die de communicatiemiddelen verschaft waardoor deze systemen zich met elkaar in verbinding kunnen stellen en met elkaar in samenwerking kunnen treden;
- x) „tijdmeting”: een permanente digitale vastlegging van de gecoördineerde universele datum en tijd (UTC);
- y) „tijdafstelling”: een automatische afstelling van de lopende tijd met geregelde tussenpozen en binnen een maximale tolerantie van één minuut of een afstelling tijdens een kalibrering;

z) „open norm”: een norm vastgelegd in een normspecificatiedocument, vrij van of tegen geringe kosten verkrijgbaar en die gratis of voor een gering bedrag gekopieerd, verspreid en gebruikt mag worden.

### 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 mogen voertuigen die bestemd zijn voor het overeenkomstig 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 overeenkomstig artikel 14, lid 2, van Verordening (EG) nr. 561/2006 bedoelde vervoer waarvoor een uitzondering is toegestaan, van de toepassing van deze verordening vrijstellen; zij stellen de Commissie onmiddellijk in kennis van de vrijstelling.

4. Vijftien jaar nadat nieuw ingeschreven voertuigen een tachograaf moeten hebben zoals bepaald in de artikelen 8, 9 en 10, worden voertuigen die in een andere lidstaat dan de lidstaat van inschrijving worden gebruikt, van zo'n tachograaf voorzien.

5. De lidstaten kunnen met betrekking tot binnenlands vervoer de installatie en het gebruik van tachografen in overeenstemming met deze verordening verplicht stellen in alle voertuigen waarvoor hun installatie en het gebruik daarvan niet op een andere wijze op grond van lid 1 verplicht is.

### Artikel 4

#### Vereisten en te registreren gegevens

1. Tachografen, inclusief externe componenten, tachograafkaarten en registratiebladen moeten, met het oog op de correcte toepassing van deze verordening, aan strenge technische en andere voorschriften voldoen.

2. Tachografen en tachograafkaarten moeten aan de volgende vereisten voldoen:

— precieze en betrouwbare gegevens registreren met betrekking tot de bestuurder, de bestuurdersactiviteiten en het voertuig;

— veilig zijn, zodat met name de integriteit en de herkomst van de bron van de gegevens die geregistreerd worden door en verkregen zijn van voertuigunits en bewegingssensoren, worden gewaarborgd;

— interoperabel zijn zoals tussen de verschillende generaties van voertuigunits en tachograafkaarten;

— efficiënte verificatie mogelijk maken of deze verordening en andere toepasselijke rechtshandelingen worden nageleefd;

— gebruikersvriendelijk zijn.

3. Digitale tachografen registreren de volgende gegevens:

a) de afgelegde afstand, en de snelheid van het voertuig;

b) tijd;

c) positioneringspunten zoals bedoeld in artikel 8, lid 1;

d) de identiteit van de bestuurder;

e) de activiteit van de bestuurder;

f) gegevens over controle, kalibratie en reparatie van de tachograaf, onder meer de identiteit van de werkplaats;

g) voorvallen en fouten.

4. Analoge tachografen registreren ten minste de gegevens bedoeld in lid 3, punten a), b) en e).

5. Toegang tot de op de tachograaf en de tachograaf opgeslagen gegevens mag te allen tijde worden verleend aan:

a) de bevoegde controleautoriteiten;

b) de betreffende vervoersonderneming zodat zij kan voldoen aan haar wettelijke verplichtingen, in het bijzonder als vastgesteld in de artikelen 32 en 33.

6. Het downloaden van gegevens moet gebeuren met minimale vertraging voor vervoersondernemingen of bestuurders.

7. Door de tachograaf vastgelegde gegevens die draadloos of elektronisch in of uit de tachograaf kunnen worden doorgegeven, hebben de vorm van openbaar beschikbare protocollen zoals omschreven in open normen.

8. Om te waarborgen dat tachografen en tachograafkaarten voldoen aan de beginselen en vereisten van deze verordening, en in het bijzonder van dit artikel, stelt de Commissie, via uitvoeringshandelingen, gedetailleerde bepalingen vast die nodig zijn voor de eenvormige uitvoering van dit artikel, in het bijzonder bepalingen die de technische middelen bieden inzake hoe aan de vereisten moet worden voldaan. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 42, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

9. Die gedetailleerde bepalingen bedoeld in lid 8 zijn, in voorkomend geval, gebaseerd op normen en waarborgen de interoperabiliteit en compatibiliteit tussen de verschillende generaties van voertuigunits en alle tachograafkaarten.

#### Artikel 5

##### Funcities van de digitale tachograaf

Digitale tachografen moeten onderstaande funcities kunnen uitvoeren:

- opnemen van snelheid en afstand;
- bewaking van bestuurdersactiviteiten en -status;
- bewaking van het inbrengen en uitnemen van tachograafkaarten;
- registratie van handmatige invoer door de bestuurders;
- kalibrering;
- automatische vastlegging van positioneringspunten zoals bedoeld in artikel 8, lid 1;
- bewaken van controleactiviteiten;
- detecteren en vastleggen van voorvallen en fouten;
- lezen van geheugens en vastlegging en opslag in geheugens;
- lezen van tachograafkaarten en vastlegging en opslag in tachograafkaarten;
- gegevens tonen op een leesvenster, waarschuwen, gegevens printen en downloaden naar externe inrichtingen;
- tijdsafstelling en -meting;
- communicatie op afstand;
- beheer van de bedrijfsvergrendelingen;
- ingebouwde tests en zelftests.

#### Artikel 6

##### Gegevens tonen en waarschuwen

1. Informatie in digitale tachografen en tachograafkaarten betreffende voertuigactiviteiten en betreffende de bestuurder en de rijder worden op een duidelijke, ondubbelzinnig en ergonomische wijze getoond.

2. De volgende informatie wordt getoond:

- a) tijd;
- b) werkwijze;
- c) bestuurdersactiviteit:
  - indien zijn lopende activiteit rijden is: de bestuurder zijn lopende rijtijdperiode en zijn lopende cumulatieve rusttijd;
  - indien zijn lopende activiteit beschikbaarheid/ander werk/rustpauze is: de lopende duur van deze activiteit (sinds deze geselecteerd werd) en de lopende cumulatieve rusttijd;
- d) gegevens met betrekking tot waarschuwingssignalen;
- e) gegevens met betrekking tot de toegang tot het menu.

Aanvullende informatie kan worden weergegeven, mits deze duidelijk is te onderscheiden van de in dit lid vermelde vereiste informatie.

3. Wanneer de digitale tachografen een voorval en/of fout detecteren, en voorafgaand aan en op het tijdstip van overschrijding van de maximaal toegestane rijtijdperiode, wordt de bestuurder gewaarschuwd zodat hij de toepasselijke wetgeving beter kan naleven.

4. Waarschuwingssignalen zijn visueel en kunnen ook akoestisch zijn. De waarschuwingssignalen moeten ten minste 30 seconden duren, tenzij de bestuurder op het signaal reageert door op een willekeurige toets van de tachograaf te drukken. De reden van de waarschuwing moet worden weergegeven en zichtbaar blijven totdat de gebruiker deze beantwoordt door op een specifieke toets van de tachograaf te drukken of door een opdracht te geven.

5. Om zeker te stellen dat tachografen voldoen aan de vereisten in dit artikel inzake het tonen en het waarschuwen, stelt de Commissie, via uitvoeringshandelingen, gedetailleerde bepalingen vast voor de eenvormige toepassing van dit artikel. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 42, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

## Artikel 7

### Gegevensbescherming

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 (EG) nr. 561/2006 worden nageleefd en of de verwerking geschiedt overeenkomstig de Richtlijnen 95/46/EG en 2002/58/EG en onder toezicht van de toezichthoudende autoriteit van de lidstaat in de zin van artikel 28 van Richtlijn 95/46/EG.

2. De lidstaten zien er met name op toe dat persoonsgegevens worden beschermd tegen ander gebruik dan het gebruik dat strikt verboden is met deze verordening en Verordening (EG) nr. 561/2006, overeenkomstig lid 1 met betrekking tot:

- het gebruik van wereldwijde navigatiesatellietsystemen (GNSS) voor de registratie van locatiegegevens, bedoeld in artikel 8;
- het gebruik van telecommunicatie voor controledoeleinden, bedoeld in artikel 9;
- het gebruik van tachografen met een interface, bedoeld in artikel 10;
- de elektronische uitwisseling van informatie over bestuurderskaarten, bedoeld in artikel 31 en in het bijzonder grensoverschrijdende uitwisseling van die gegevens met derde landen;
- de registratie van gegevens door transportondernemingen zoals bedoeld in artikel 33.

3. Digitale tachografen worden zodanig ontworpen dat de privacy wordt gegarandeerd. Alleen de gegevens die nodig zijn voor de toepassing van deze verordening worden verwerkt.

4. Eigenaren van het voertuig, de vervoersonderneming, en elke andere betrokken entiteit nemen, in voorkomend geval, de toepasselijke voorschriften inzake de bescherming van persoonsgegevens in acht.

## HOOFDSTUK II

### SLIMME TACHOGRAAF

## Artikel 8

### Registratie van de positie van het voertuig op bepaalde momenten tijdens de dagelijkse werktijd

1. Ten behoeve van de controle op de naleving van de wetgeving in kwestie wordt de positie van het voertuig automatisch geregistreerd op onderstaande plaatsen of op de dichtstbijzijnde plaats waar er een satelliet signaal is:

- de plaats van het begin van de dagelijkse werktijd;
- iedere drie uur van de bij elkaar opgetelde rijtijd;

— de plaats van het einde van de dagelijkse werktijd.

Daartoe worden voertuigen die voor het eerst worden geregistreerd 36 maanden na de inwerkingtreding van de gedetailleerde bepalingen als bedoeld in artikel 11, uitgerust met een tachograaf die verbonden is met een positioneringssysteem op basis van satellietnavigatie.

2. De aansluiting van de tachograaf op een positioneringssysteem op basis van satellietnavigatie als bedoeld in lid 1, geschiedt alleen op systemen die kosteloos positionering aanbieden. In de tachograaf worden geen andere positiegegevens permanent opgeslagen dan die, voor zover mogelijk, zijn uitgedrukt in de geografische coördinaten van de plaatsen zoals bedoeld in lid 1. Positiegegevens die tijdelijk moeten worden opgeslagen ten behoeve van de automatische registratie van de punten, bedoeld in lid 1, of die de informatie van de bewegings-sensor moeten bevestigen, zijn voor geen enkele gebruiker toegankelijk en worden automatisch gewist zodra zijn niet meer voor die doelen nodig zijn.

## Artikel 9

### Vroegtijdige detectie op afstand van manipulatie of misbruik

1. Met het oog op gerichte controles langs de weg door de bevoegde controleautoriteiten, kunnen tachografen die worden geïnstalleerd in voertuigen die voor het eerst worden geregistreerd 36 maanden na de inwerkingtreding van de gedetailleerde bepalingen, bedoeld in artikel 11, gegevens uitwisselen met die autoriteiten terwijl het voertuig aan het rijden is.

2. Vijftien jaar nadat nieuw ingeschreven voertuigen een tachograaf moeten hebben, zoals bepaald in dit artikel en in de artikelen 8 en 10, rusten de lidstaten hun controleautoriteiten in passende mate uit met apparatuur voor vroegtijdige detectie op afstand die noodzakelijk is om de in dit artikel bedoelde gegevensoverdracht mogelijk te maken, met inachtneming van hun specifieke handhavingsvoorschriften en -strategieën. Tot die tijd mogen de lidstaten besluiten of hun controleautoriteiten worden uitgerust met dergelijke vroegtijdige detectieapparatuur op afstand.

3. De in lid 1 bedoelde communicatieverbinding met de tachograaf wordt uitsluitend tot stand gebracht door toedoen van het apparaat van de controleautoriteiten. Het apparaat wordt beveiligd, om de gegevensintegriteit en de legitimatie van het registratie- en controleapparaat te garanderen. Toegang tot de uitgewisselde gegevens wordt beperkt tot voor controle bevoegde autoriteiten die gemachtigd zijn inbreuken op Verordening (EG) nr. 561/2006 en deze verordening te controleren, en tot werkplaatsen voor zover het noodzakelijk is te controleren of de tachograaf goed functioneert.

4. 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 voorvallen 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,
- tijdafstellingsgegevens,
- ijkgegevens, daaronder begrepen de gegevens van de jongste twee ijkingen,
- kenteken,
- de door de tachograaf geregistreeerde snelheid.

5. De uitgewisselde gegevens worden uitsluitend gebruikt om te verifiëren of deze verordening is nageleefd. Zij worden niet doorgezonden aan andere entiteiten dan de instanties die de rijen rusttijden controleren en rechterlijke instanties in het kader van een lopende gerechtelijke procedure.

6. De controleautoriteiten 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 wegcontrole die volgt de manipulatie of het misbruik niet wordt bevestigd, worden de gegevens gewist.

7. Vervoersondernemingen die voertuigen gebruiken, moeten de bestuurders ervan in kennis stellen dat communicatie op afstand voor vroegtijdige detectie van vermoedelijke manipulatie of vermoedelijk misbruik van tachografen mogelijk is.

8. In geen geval zal communicatie over vroegtijdige detectie op afstand van het in dit artikel beschreven type leiden tot automatische boeten of sancties voor de bestuurder of de vervoersonderneming. De bevoegde controleautoriteit kan, op basis van de uitgewisselde gegevens, beslissen het voertuig en de tachograaf te controleren. Het resultaat van de communicatie op afstand mag de controleautoriteiten er niet van weerhouden willekeurige controles langs de weg uit te voeren, gebaseerd op het in artikel 9 van Richtlijn 2006/22/EG geïntroduceerde risicoclassificatiesysteem.

#### Artikel 10

##### Interface met intelligente vervoerssystemen

Tachografen van voertuigen die voor het eerst worden geregistreerd 36 maanden na de inwerkingtreding van de gedetailleerde bepalingen, bedoeld in artikel 11, mogen worden uitgerust met

een gestandaardiseerde interface die gebruik in operationele modus van de door de tachograaf geregistreeerde 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 gedetailleerde bepalingen in artikel 11;
- 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 11

##### Gedetailleerde bepalingen voor de slimme tachograaf

Om te waarborgen dat de slimme tachografen en voldoen aan de beginselen en vereisten van deze verordening stelt de Commissie, via uitvoeringshandelingen, gedetailleerde bepalingen vast die nodig zijn voor de eenvormige uitvoering van de artikelen 8, 9 en 10, maar geen bepalingen die de registratie van aanvullende gegevens door de tachograaf mogelijk maken. De uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 42, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

Voor die gedetailleerde bepalingen bedoeld in de eerste lid geldt:

- a) met betrekking tot de uitvoering van de in dit hoofdstuk genoemde functies van de slimme tachograaf, moeten zij de noodzakelijke vereisten bevatten om de veiligheid, nauwkeurigheid en betrouwbaarheid te waarborgen van de gegevens die aan de tachograaf worden geleverd door de satellietpositioneringsdienst en de technologie voor communicatie op afstand, bedoeld in de artikelen 8 en 9;
- b) zij moeten de verschillende voorwaarden en vereisten specificeren voor de satellietpositioneringsdienst en de technologie voor communicatie op afstand, bedoeld in de artikelen 8 en 9, die zich in of buiten de tachograaf moeten bevinden, en als ze zich buiten de tachograaf bevinden, moeten zij de voorwaarden voor het gebruik van het satellietpositioneringssignaal als tweede bewegingssensor specificeren;
- c) ze moeten de noodzakelijke normen specificeren voor de in artikel 10 bedoelde interface. Die normen kunnen een bepaling omvatten over de verdeling van toegangsrechten voor bestuurders, werkplaatsen en vervoersondernemingen, en controlerollen voor de door de tachograaf geregistreeerde gegevens, welke controlerollen gebaseerd zijn op een authenticatie-/toestemmingsmechanisme voor de interface, zoals een certificaat voor ieder toegangsniveau, afhankelijk van de technische haalbaarheid daarvan.

## HOOFDSTUK III

## TYPEGOEDKEURING

## Artikel 12

## Verzoeken

1. De fabrikant of zijn agent dient de aanvraag voor typegoedkeuring van een voertuigunit, bewegingssensor, modelregistratieblad of tachograafkaart in bij de typegoedkeuringsautoriteiten die elke lidstaat daartoe heeft ingesteld.

2. De lidstaten delen de naam en de contactgegevens van de in lid 1 bedoelde aangewezen autoriteiten tegen 2 maart 2015 mee aan de Commissie, en stelt vervolgens indien nodig, aanpassingen, vast. De Commissie publiceert een lijst van de voor de typegoedkeuring aangewezen autoriteiten op haar website en houdt deze lijst bij.

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 certificeringsautoriteit.

Functionele certificaten worden aan de fabrikant uitgereikt door de autoriteit die de typegoedkeuring doet.

Het interoperabiliteitscertificaat wordt in opdracht en onder verantwoordelijkheid van de Commissie door een enkel laboratorium uitgereikt.

4. Met betrekking tot tachografen, de relevante onderdelen ervan, en tachograafkaarten geldt het volgende:

a) het veiligheidscertificaat certificeert voor de voertuigunit, tachograafkaarten, bewegingssensor en aansluiting op de GNSS-ontvanger wanneer de GNSS niet in de voertuigunits zit:

i) naleving van de veiligheidsdoelstellingen;

ii) uitvoering van onderstaande veiligheidsfuncties: identificatie en authenticatie, toestemming, vertrouwelijkheid, verantwoording, integriteit, audit, nauwkeurigheid en betrouwbaarheid van de dienst;

b) het functionele certificaat certificeert dat het geteste apparaat voldoet aan de nodige vereisten op het gebied van verrichte functies, milieukeurmerken, kenmerken inzake elektromagnetische compatibiliteit, naleving van fysieke vereisten en andere geldende normen;

c) het interoperabiliteitscertificaat certificeert dat het geteste apparaat volledig interoperabel is met de noodzakelijke modellen tachografen of tachograafkaarten.

5. De autoriteit die de typegoedkeuring voor het apparaat heeft verleend, moet voorafgaande aan de toepassing daarvan op de hoogte worden gesteld van elke wijziging in de software of hardware van de tachograaf of in de aard van de voor de fabricage gebruikte materialen. Die autoriteit moet de verlenging van de typegoedkeuring aan de fabrikant bevestigen of kan een actualisering of een bevestiging van de relevante functie-, veiligheids- en/of interoperabiliteitscertificaten eisen.

6. Voor een gegeven type van voertuigunit, bewegingssensor, modelregistratieblad of tachograafkaart kan slechts in één lidstaat een aanvraag worden ingediend.

7. De Commissie stelt, via uitvoeringshandelingen, de gedetailleerde bepalingen voor de uniforme toepassing van dit artikel vast. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 42, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

## Artikel 13

## Verlenen van typegoedkeuring

Een lidstaat verleent de typegoedkeuring voor elk type voertuigunit, bewegingssensor, modelregistratieblad of tachograafkaart dat aan de voorschriften van de artikelen 4 en 11 voldoet, op voorwaarde dat 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 model zijn onderworpen aan een aanvullende typegoedkeuring door de lidstaat die de eerste typegoedkeuring heeft verleend.

## Artikel 14

## Typegoedkeuringsmerk

De lidstaten verlenen de aanvrager een typegoedkeuringsmerk, overeenkomstig een vooraf opgesteld model, voor elk type voertuigunit, bewegingssensor, modelregistratieblad of tachograafkaart dat zij overeenkomstig artikel 13 en bijlage II goedkeuren. Het model wordt door de Commissie door middel van uitvoeringshandelingen, volgens de in artikel 42, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

## Artikel 15

## Goedkeuring of weigering

De bevoegde autoriteiten van de lidstaat waar de typegoedkeuringsaanvraag is ingediend, bezorgen de autoriteiten 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 geldende specificaties, onder meer die met betrekking tot verzegeling. Indien de bevoegde autoriteiten de aanvraag niet goedkeuren, brengen zij de autoriteiten van de andere lidstaten, met opgave van de redenen, ervan op de hoogte dat de typegoedkeuring is geweigerd.

### Artikel 16

#### Overeenstemming van apparatuur met typegoedkeuring

1. Indien de lidstaat die de in artikel 13 bedoelde typegoedkeuring heeft verleend, vaststelt dat voertuigunits, bewegings-sensoren, registratiebladen of tachograafkaarten, voorzien van het door hem toegekende 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 typegoedkeuring.

2. Een lidstaat die de typegoedkeuring heeft verleend, moet deze intrekken indien de goedgekeurde voertuigunit, de bewegingssensor, het registratieblad of de tachograafkaart niet overeenstemt met deze verordening, of indien deze bij het gebruik een gebrek van algemene aard vertoont, met de ongeschiktheid voor het beoogde doel als gevolg.

3. Indien een lidstaat die de typegoedkeuring heeft verleend, door een andere lidstaat ervan in kennis wordt gesteld dat een van de in de leden 1 of 2 bedoelde gevallen zich voordoet, neemt hij, onverminderd lid 5, na overleg met de in kennis stellende lidstaat de in die leden bedoelde maatregelen.

4. Een 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 registratieblad of de betreffende tachograafkaart 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 autoriteiten van de lidstaten elkaar en de Commissie binnen één maand vanaf dergelijke intrekking, met opgave van redenen, ervan in kennis dat de verleende typegoedkeuring of een andere overeenkomstig de leden 1, 2 of 3 getroffen maatregel is ingetrokken.

5. Indien een lidstaat die de 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 dat tegelijkertijd aan de andere lidstaten wordt medegedeeld. De Commissie stelt per geval de termijn voor het toepassen van haar besluit vast.

### Artikel 17

#### Goedkeuring van registratiebladen

1. De aanvrager van een typegoedkeuring voor een model van registratieblad vermeldt op de aanvraag op welke types analoge tachograaf het registratieblad zal worden gebruikt, en moet voor het testen van het registratieblad een adequaat apparaat van die types beschikbaar stellen.

2. De bevoegde autoriteiten van elke lidstaat vermelden op het goedkeuringscertificaat van het model van een registratieblad op welke types van de analoge tachografen het model van registratieblad kan worden gebruikt.

### Artikel 18

#### 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 relevante lidstaat geldende wetgeving, en van de termijnen waarbinnen zij kunnen worden aangewend.

### Artikel 19

#### 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 typegoedkeuringsmerk, bedoeld in artikel 14, en van het installatieplaatje, bedoeld in artikel 22, lid 4.

### Artikel 20

#### Veiligheid

1. De fabrikant ontwerpt, test en controleert de geproduceerde voertuigunits, bewegingssensoren en tachograafkaarten dusdanig dat eventuele zwakke punten, in alle fasen van de levensduur van het product, worden opgespoord en mogelijk misbruik daarvan wordt voorkomen en bestreden. De frequentie van de testen, die ten minste eenmaal om de twee jaar worden uitgevoerd, wordt vastgesteld door de lidstaat die het goedkeuringscertificaat heeft verleend.

2. Hiertoe dienen fabrikanten bij de in artikel 12, lid 3, bedoelde certificeringsautoriteit, de voor een kwetsbaarheidsanalyse benodigde documentatie in.

3. Voor de toepassing van lid 1 voert de in artikel 12, lid 3, bedoelde certificeringsautoriteit testen 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 testen, bedoeld in lid 1, zwakke punten in systeemonderdelen (voertuigunits, bewegingssensoren en tachograafkaarten) aan het licht komen, worden die onderdelen niet in de handel gebracht. Indien er tijdens de in lid 3 bedoelde testen zwakke punten worden ontdekt bij reeds in de handel zijnde onderdelen, stellen de fabrikant of de certificeringsautoriteit de bevoegde autoriteiten van de lidstaat die de typegoedkeuring heeft afgegeven, op de hoogte. Die bevoegde autoriteiten nemen alle noodzakelijke maatregelen om ervoor te zorgen dat het probleem wordt aangepakt, met name door de fabrikant, en informeert de Commissie onverwijld over de opgespoorde zwakke punten en de beoogde of getroffen maatregelen, met inbegrip van, indien nodig, de intrekking van de typegoedkeuring overeenkomstig artikel 16, lid 2.

#### Artikel 21

##### Praktijktests

1. De lidstaten kunnen praktijktesten toestaan met betrekking tot tachografen waarvoor nog geen typegoedkeuring is verleend. De lidstaten moeten de door hen toegestane praktijktesten wederzijds erkennen.

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 35, lid 2, van deze verordening bepaalde procedure.

3. De Commissie kan door middel van uitvoeringshandelingen bepalen welke procedures bij het uitvoeren van die praktijktesten moeten worden gevolgd en welke formulieren voor het toezicht op deze testen moeten worden gebruikt. De uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 42, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

#### HOOFDSTUK IV

#### INSTALLATIE EN CONTROLE

#### Artikel 22

##### Installatie en herstelling

1. De tachograaf mag uitsluitend worden geïnstalleerd of hersteld door een installateur, werkplaats of voertuigfabrikant die overeenkomstig artikel 24 daartoe door de bevoegde autoriteiten van de lidstaten is erkend.

2. Erkende installateurs, werkplaatsen of voertuigfabrikanten verzegelen de tachograaf in overeenstemming met de specificaties van het typegoedkeuringscertificaat, bedoeld in artikel 15, na te hebben gecontroleerd of deze correct werkt en, in het bijzonder, op een zodanige wijze dat 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 digitale tachografen, de elektronische beveiligingsgegevens in waarmee echtheidscontrole kan worden verricht. De bevoegde autoriteiten van elke lidstaat zenden de

Commissie een register van gebruikte merken en van elektronische veiligheidsgegevens alsmede de noodzakelijke elementen met betrekking tot de gebruikte elektronische veiligheidsgegevens. De Commissie geeft de lidstaten op verzoek toegang tot die informatie.

4. Het bewijs dat de tachograaf in overeenstemming met de voorschriften van deze verordening is geïnstalleerd, wordt geleverd door een installatieplaatje op een zichtbare en gemakkelijk toegankelijke wijze aan te brengen.

5. Tachograafonderdelen worden verzegeld zoals aangegeven in het typegoedkeuringscertificaat. Aansluitingen aan de tachograaf waarmee kan worden geknoeid, zoals de aansluiting van de bewegingssensor op de versnellingsbak en, waar van toepassing, het installatieplaatje, worden verzegeld.

Een verzegeling wordt alleen verwijderd of verbroken:

- door installateurs of werkplaatsen die door de bevoegde instanties, overeenkomstig artikel 24, zijn erkend voor herstelling, onderhoud of ijking van de tachograaf of door controleambtenaren die goed zijn opgeleid en, indien nodig, gemachtigd voor controledoelinden;
- voor herstel of wijziging van het voertuig waardoor de verzegeling wordt aangetast. In dergelijke gevallen wordt in het voertuig een verklaring bewaard met vermelding van de datum en het tijdstip waarop de verzegeling is verbroken en van de redenen voor de verwijdering van de verzegeling. De Commissie ontwikkelt via uitvoeringshandelingen een standaardformulier voor een dergelijke verklaring.

In alle gevallen worden de verzegelingen door een goedgekeurde installateur of werkplaats zonder onnodige vertraging en binnen zeven dagen vanaf de verbreking ervan, vervangen.

Voordat de verzegelingen worden vervangen controleert en ijkt een goedgekeurde werkplaats de tachograaf.

#### Artikel 23

##### Inspectie van tachografen

1. Tachografen worden regelmatig door een erkende werkplaats geïnspecteerd. Ten minste om de twee jaar wordt een routine-inspectie uitgevoerd.

2. De inspecties als bedoeld in lid 1 omvatten minstens het volgende:

- of de tachograaf correct is geïnstalleerd en geschikt is voor het voertuig;
- of de tachograaf correct werkt;
- of de tachograaf het typegoedkeuringsmerk draagt;
- of er een installatieplaatje aanwezig is;

- of alle verzegelingen intact en effectief zijn;
- of er manipulatieapparaten aan de tachograaf zijn bevestigd en of er sporen zijn van het gebruik van dergelijke apparaten;
- de bandenmaat en de effectieve omtrek van de banden.

3. De werkplaats stelt een inspectierapport op ingeval onregelmatigheden in de werking van de tachograaf moesten worden verholpen, onafhankelijk of dit plaatsvond als gevolg van een periodieke inspectie of van een inspectie op specifiek verzoek van de bevoegde nationale autoriteit. Zij houden een lijst van alle inspectierapporten bij.

4. Inspectierapporten worden minstens twee jaar nadat ze zijn opgesteld, bewaard. De lidstaten besluiten of tijdens die periode inspectierapporten moeten worden bewaard of aan de bevoegde autoriteit worden gestuurd. 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 24

### Erkenning van installateurs, werkplaatsen en voertuigfabrikanten

1. Installateurs, werkplaatsen en voertuigfabrikanten die tachografen 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 testen en taken uit te voeren is beschikbaar;
- c) de installateurs, werkplaatsen en voertuigfabrikanten hebben een goede reputatie.

3. Erkende installateurs of werkplaatsen worden als volgt aan een audit onderworpen:

- a) Ten minste om de twee jaar worden de procedures die de erkende installateurs of werkplaatsen toepassen om met de tachografen 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 een bezoek ter plaatse 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 installateurs en werkplaatsen plaats.

4. De lidstaten en hun bevoegde autoriteiten nemen passende maatregelen om belangenconflicten tussen installateurs of werkplaatsen en vervoersondernemingen te voorkomen. In het bijzonder, 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 autoriteiten van de lidstaten sturen de Commissie jaarlijks, indien mogelijk langs elektronische weg, de lijst van de erkende installateurs en werkplaatsen en de aan hen afgegeven kaarten. De Commissie publiceert deze lijsten op haar website.

6. De bevoegde autoriteiten trekken, tijdelijk of definitief, de erkenning in van installateurs, werkplaatsen en voertuigfabrikanten die niet voldoen aan de hun bij deze verordening opgelegde verplichtingen.

#### Artikel 25

### Werkplaatskaarten

1. De geldigheidsduur van de werkplaatskaart is ten hoogste één jaar. In geval van verlenging ziet de bevoegde autoriteit erop toe dat de installateur, werkplaats of voertuigfabrikant voldoet aan de in artikel 24, lid 2, bepaalde criteria.

2. De bevoegde autoriteit vernieuwt de werkplaatskaart binnen 15 werkdagen na ontvangst van een geldig verzoek daartoe en van alle noodzakelijke documentatie. In geval van beschadiging, defect, verlies of diefstal van de werkplaatskaart wordt door de bevoegde autoriteit, binnen vijf werkdagen na ontvangst van een gemotiveerd verzoek, een nieuwe kaart verstrekt. De bevoegde autoriteiten die de kaart uitreiken, houden een register bij van de verloren, gestolen of defecte kaarten.

3. Indien een lidstaat de in artikel 24 bedoelde erkenning van een installateur, werkplaats of voertuigfabrikant intrekt, trekt hij tevens de daarna uitgegeven werkplaatskaarten in.

4. De lidstaten nemen alle noodzakelijke maatregelen om te voorkomen dat de aan de erkende installateur, werkplaats en voertuigfabrikanten verstrekte werkplaatskaarten worden vervalst.

## HOOFDSTUK V

## BESTUURDESKAART

## Artikel 26

**Afgifte van de bestuurderskaart**

1. De bestuurderskaart wordt op verzoek van de bestuurder afgegeven door de bevoegde autoriteit 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 autoriteit 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 vervalt 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 autoriteiten 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.

4. De lidstaten kunnen op goede gronden en in uitzonderlijke gevallen een tijdelijke, niet-verniewbare 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 AETR-overeenkomst, op voorwaarde dat tussen de bestuurder en een in de lidstaat van afgifte gevestigde vervoersonderneming een arbeidsrechtelijke verhouding bestaat, en, voor zover Verordening (EG) nr. 1072/2009 van het Europees Parlement en de Raad<sup>(1)</sup> van toepassing is, over een bestuurdersattest in de zin van die verordening voorlegt.

Op basis van door de lidstaten verstrekte gegevens ziet de Commissie nauwlettend toe op de toepassing van dit lid. De Commissie doet iedere twee jaar verslag van haar bevindingen aan het Europees Parlement en de Raad en gaat met name na of de

tijdelijke bestuurderskaarten negatieve effecten hebben op de arbeidsmarkt en of de tijdelijke kaarten gewoonlijk worden uitgegeven aan genoemde bestuurders bij meer dan één gelegenheid. De Commissie kan een passend wetgevingsvoorstel maken om dit lid te herzien.

5. De bevoegde autoriteiten van de lidstaat van afgifte nemen passende maatregelen om zich ervan te vergewissen dat een aanvrager niet reeds houder is van een geldige bestuurderskaart en personaliseren de bestuurderskaart en zorgen ervoor dat de gegevens zichtbaar en nauwkeurig zijn.

6. De bestuurderskaart is ten hoogste vijf jaar geldig.

7. Een geldige bestuurderskaart wordt uitsluitend ingetrokken of geschorst als de bevoegde autoriteiten 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 autoriteiten 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 de intrekking mee.

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

9. 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 Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie niet van toepassing zijn, op voorwaarde dat desbetreffende bepalingen van deze verordening in dergelijke gevallen worden toegepast.

## Artikel 27

**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 28

**Vernieuwing van de bestuurderskaart**

1. De bestuurder die zijn bestuurderskaart wenst te vernieuwen richt daartoe een verzoek aan de bevoegde autoriteiten van de lidstaat waar hij zijn gewone verblijfplaats heeft, uiterlijk 15 werkdagen vóór de datum waarop de kaart verstrijkt.

<sup>(1)</sup> Verordening (EG) nr. 1072/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg (PB L 300 van 14.11.2009, blz. 72).

2. Ingeval van vernieuwingen, de autoriteiten van de lidstaat waar de bestuurder zijn gewone verblijfplaats heeft, verschillen van de autoriteiten die de bestaande kaart hebben afgegeven, en wanneer de autoriteiten van de lidstaat wordt verzocht een door andere autoriteiten afgegeven kaart te vernieuwen, brengen zij de autoriteiten 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 autoriteit vóór de vervaldatum een nieuwe kaart, op voorwaarde dat het verzoek haar binnen de in lid 1 gestelde termijn is toegezonden.

#### Artikel 29

##### Gestolen, verloren of defecte bestuurderskaart

1. De autoriteit die de kaart afgeeft, houdt een register bij waarin afgegeven, gestolen, verloren en defecte kaarten worden opgetekend, gedurende ten minste de geldigheidstermijn van de kaarten.

2. Beschadigde of defecte bestuurderskaarten worden door de bestuurder teruggezonden naar de bevoegde autoriteit van de lidstaat waar hij zijn gewone verblijfplaats heeft. Van diefstal van de kaart wordt aangifte gedaan bij de bevoegde autoriteiten van het land waar de diefstal heeft plaatsgevonden.

3. Van elk verlies van de bestuurderskaart wordt formeel aangifte gedaan bij de bevoegde autoriteiten van de lidstaat van afgifte, en bij die van de lidstaat waar de bestuurder zijn gewone verblijfplaats heeft, als het verschillende lidstaten betreft.

4. Bij beschadiging, defect, verlies of diefstal van de bestuurderskaart verzoekt de bestuurder de bevoegde autoriteiten van de lidstaat van zijn gewone verblijfplaats binnen zeven kalenderdagen om vervanging van de kaart. Door die autoriteiten 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 15 kalenderdagen, of gedurende een langere termijn als dit noodzakelijk is om het voertuig naar het bedrijf terug te rijden, zonder kaart blijven rijden, mits de bestuurder kan aantonen dat hij binnen die termijn de kaart niet kan overleggen of gebruiken.

#### Artikel 30

##### Wederzijdse erkenning en omwisseling van bestuurderskaarten

1. De door de lidstaten afgegeven bestuurderskaarten worden onderling erkend.

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 autoriteiten van de lidstaat die de kaart hebben afgegeven.

4. Wanneer een lidstaat de bestuurderskaart vervangt of omwisselt, wordt die vervanging of omwisseling, en elke latere vervanging of omwisseling geregistreerd in die lidstaat waar de bestuurderskaart voor het eerst is vervangen of omgewisseld.

#### Artikel 31

##### 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 26 voeren de lidstaten een elektronisch register waarin aantekening wordt gehouden van de volgende gegevens van bestuurderskaarten, met inbegrip van de in artikel 26, lid 4, bedoelde kaarten, gedurende een termijn die ten minste even lang is als de geldigheidstermijn van die kaarten:

- 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 met elkaar verbonden en in de hele Unie beschikbaar zijn met behulp van het TACHOnet-meldingssysteem als bedoeld in Aanbeveling 2010/19/EU of een compatibel systeem. In het geval van een dergelijk compatibel systeem zullen elektronische gegevens met alle andere lidstaten via het TACHOnet-berichtensysteem 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. Controleambtenaren krijgen toegang tot het elektronisch register om de status van een bestuurderskaart na te gaan.

5. De Commissie stelt door middel van uitvoeringshandelingen 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 42, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

## HOOFDSTUK VI

### GBRUIK VAN APPARATUUR

#### Artikel 32

#### Correct gebruik van de tachograaf

1. Vervoersondernemingen en bestuurders zorgen ervoor dat digitale tachografen en bestuurderskaarten correct werken en correct worden gebruikt. Vervoersondernemingen en bestuurders die gebruikmaken van analoge tachografen, zorgen ervoor dat deze correct werken en dat de registratiebladen correct wordt gebruikt.

2. Digitale tachografen mag niet zodanig ingesteld zijn dat zij automatisch overschakelen naar een specifieke activiteiten-categorie wanneer de motor of de ontsteking wordt uitgeschakeld, tenzij de bestuurder in staat blijft manueel de juiste activiteiten-categorie te kiezen.

3. Het is verboden gegevens op het registratieblad, op de tachograaf of op 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.

4. Behoudens voor de in artikel 21 bedoelde praktijktesten wordt een voertuig niet uitgerust met meer dan één tachograaf.

5. 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 33

#### Verantwoordelijkheden van vervoersondernemingen

1. Vervoersondernemingen zijn verantwoordelijk voor het waarborgen dat hun bestuurders goed zijn opgeleid en geïnstrueerd met betrekking tot de correcte werking van digitale of analoge tachografen, voeren regelmatig controles uit om zich ervan te vergewissen dat hun bestuurders de tachograaf correct gebruiken, en mag haar bestuurders niet direct of indirect aanzetten tot misbruik van tachografen.

Vervoersondernemingen voorzien dat de bestuurder van een voertuig uitgerust met analoge tachografen met 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 bevoegde controleambtenaar in beslag genomen registratiebladen te vervangen. Vervoersondernemingen verstrekken de bestuurders slechts de registratiebladen van een goedgekeurd model, die geschikt zijn voor gebruik in het in het voertuig geïnstalleerde apparaat.

Indien een 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 afdruk van gegevens van de tachograaf op verzoek van een controlerend ambtenaar in geval van controle correct kan worden gemaakt.

2. De registratiebladen en in voorkomend geval de in artikel 35 bedoelde afdrukken worden door de vervoersondernemingen 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. Vervoersondernemingen verstrekken de betrokken bestuurder op diens verzoek tevens een kopie van de gedownloade gegevens van de bestuurderskaart, samen met een papieren afdruk daarvan. De registratiebladen, afdrukken en overgebrachte gegevens moeten op verzoek van de met de controleambtenaren worden overgelegd of overhandigd.

3. Vervoersondernemingen zijn aansprakelijk voor inbreuken op deze verordening die door bestuurders van het bedrijf of door ter beschikking gestelde bestuurders worden gepleegd. De lidstaten kunnen dergelijke aansprakelijkheid evenwel afhankelijk stellen van een inbreuk door de vervoersonderneming op lid 1 van dit artikel, eerste alinea, en op artikel 10, leden 1 en 2, van Verordening (EG) nr. 561/2006.

#### Artikel 34

#### 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 registratiebladen of bestuurderskaarten.

3. Ingeval de bestuurder zich niet bij het voertuig bevindt en daardoor de tachograaf waarmee het voertuig is uitgerust, niet kan bedienen, worden de in lid 5, onder b), punten ii), iii) en iv), bedoelde tijden:

a) als het voertuig is uitgerust met een analoge tachograaf, 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 een digitale tachograaf, op de bestuurderskaart geregistreerd met behulp van de voorziening voor handmatige invoer waarmee de tachograaf is uitgerust.

De lidstaten mogen de bestuurders niet verplichten tot het overleggen van documenten ter staving van hun bezigheden wanneer zij zich niet bij het voertuig bevinden.

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


Indien het voertuig dat met een analoge tachograaf is uitgerust, door meer dan één bestuurder wordt bemand, brengen de bestuurders op de registratiebladen de nodige wijzigingen aan zodat de relevante gegevens worden geregistreerd op het blad van de bestuurder die daadwerkelijk het voertuig bestuurt.


5. De bestuurders moeten:

a) erop toezien dat de tijdsaanduiding op het registratieblad overeenkomt met de wettelijke tijd in het land waar het voertuig is ingeschreven;

b) de schakelorganen bedienen met behulp waarvan de volgende te registreren tijden kunnen worden onderscheiden:

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, punt a), van Richtlijn 2002/15/EG, 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, punt b), van Richtlijn 2002/15/EG,

iv) onder het teken : onderbrekingen of rust.

6. Elke bestuurder van een voertuig uitgerust met een analoge tachograaf, brengt op zijn registratieblad de volgende gegevens aan:

a) naam en voornaam, bij het begin van het gebruik van het registratieblad;

b) datum en plaats, bij het begin en aan het einde van het gebruik van het registratieblad;

c) het kentekennummer van elk voertuig waarmee hij werkt, aan het begin van de eerste rit die op het registratieblad wordt geregistreerd, en vervolgens, indien van voertuig wordt gewisseld, tijdens het gebruik van het registratieblad;

d) kilometerstand:

i) vóór de eerste rit die op het registratieblad 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) 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 nadere geografische gegevens door de betrokken lidstaat vóór 1 april 1998 aan de Commissie zijn meegedeeld.

De bestuurder is niet verplicht de gegevens bedoeld in de eerste zin van de eerste alinea in te voeren als de tachograaf overeenkomstig artikel 8 de locatiegegevens automatisch registreert.

#### Artikel 35

##### Beschadigde bestuurderskaarten en registratiebladen

1. In geval van beschadiging van een registratieblad waarop gegevens zijn geregistreerd of van een bestuurderskaart, wordt het registratieblad of de bestuurderskaart door de bestuurders bewaard, samen met elk 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 34, lid 5, onder b), punten ii), iii) en iv), bedoelde tijden;

- b) aan het eind van de rit een afdruk van de gegevens betreffende de tijden die door de tachograaf zijn geregistreerd, tekent hij alle tijden op die aan andere werkzaamheden, beschikbaarheid en rust zijn besteed na de aan het begin van de rit gemaakte afdruk, 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 36

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

1. Een bestuurder die rijdt met een voertuig dat is uitgerust met een analoge tachograaf, moet op verzoek van de voor controle bevoegde ambtenaar 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 erkende controleambtenaar 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 controleambtenaar 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 aangetoond dat bepalingen zoals artikel 29, lid 2, en artikel 37, lid 2, van die verordening niet in acht zijn genomen.

#### Artikel 37

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

1. Ingeval een 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 de vervoersonderneming kan terugkeren, wordt de herstelling onderweg uitgevoerd.

De lidstaten zullen in overeenstemming met artikel 41 bepalen dat de bevoegde autoriteiten het gebruik van het voertuig mogen verbieden, indien de problemen met het defect aan het apparaat niet overeenkomstig de eerste en de tweede alinea van dit artikel zijn opgelost, voor zover dit strookt met de nationale wetgeving in de desbetreffende lidstaat.

2. Zolang de tachograaf onbruikbaar of defect is, tekent de bestuurder de gegevens op, 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

##### HANDHAVING EN SANCTIES

#### Artikel 38

##### Controleambtenaren

1. Om naleving van deze verordening doeltreffend te kunnen controleren, dienen alle erkende controleambtenaren over voldoende uitrusting en passende wettelijke bevoegdheden te beschikken om hun taken overeenkomstig deze verordening uit te kunnen voeren. Die uitrusting omvat met name:

- a) controlekaarten die toegang geven tot de op tachografen en tachograafkaarten, en desgewenst werkplaatskaarten, geregistreerde gegevens;
- b) de vereiste instrumenten om gegevensbestanden van de voertuigunit en tachograafkaarten te downloaden en om die gegevensbestanden en afdrukken van de digitale tachografen in combinatie met registratiebladen of kaarten van de analoge tachografen te analyseren.

2. Indien controleambtenaren na het uitvoeren van een controle voldoende bewijs hebben gevonden voor een gegrond vermoeden van fraude, zijn zij bevoegd om het voertuig door te verwijzen naar een erkende werkplaats om aanvullende tests te verrichten en met name om na te gaan dat de tachograaf:

- a) correct werkt;
- b) correct gegevens registreert en opslaat, en dat de ijkparameters correct zijn.

3. Controleambtenaren krijgen de bevoegdheid om erkende werkplaatsen te verzoeken de in lid 2 bedoelde testen en specifieke testen uit te voeren om na te gaan of er manipulatie-instrumenten aanwezig zijn. Indien manipulatie-instrumenten worden ontdekt, kunnen de apparatuur, inclusief het instrument zelf, de voertuigunit of de onderdelen daarvan en de bestuurderskaart, uit het voertuig worden verwijderd en als bewijsmateriaal worden gebruikt overeenkomstig de nationale regelgeving betreffende procedures voor het behandelen van dergelijk bewijsmateriaal.

4. Bij een controle op het terrein van een onderneming maken controleambtenaren, waar toepasselijk, gebruik van de mogelijkheid tachografen en bestuurderskaarten die ter plaatse aanwezig zijn, te controleren.

#### Artikel 39

##### Scholing van de controleambtenaren

1. Teneinde efficiënte en geharmoniseerde controle en handhaving te bewerkstelligen, zorgen de lidstaten ervoor dat de controleambtenaren terdege worden geschoold in het analyseren van de geregistreerde gegevens en in het controleren van tachografen.

2. De lidstaten stellen de Commissie uiterlijk op 2 september 2016 in kennis van de scholingsvereisten voor hun controleambtenaren.

3. De Commissie stelt door middel van uitvoeringshandelingen de inhoud van de basisopleiding en de bijscholing van de controleambtenaren vast, met inbegrip van een opleiding met betrekking tot technieken inzake gerichte controle en voor het opsporen van manipulatie en fraude. Die maatregelen omvatten richtsnoeren voor de uitvoering van de relevante bepalingen van deze verordening en van Verordening (EG) nr. 561/2006. De uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 42, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

4. De lidstaten nemen in de aan controleambtenaren te geven opleidingen de door de Commissie gespecificeerde inhoud op.

#### Artikel 40

##### Wederzijdse bijstand

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

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

#### Artikel 41

##### 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 moeten doeltreffend, evenredig, afschrikkend en niet-discriminerend zijn, en moeten beantwoorden aan de bij Richtlijn 2006/22/EG bepaalde classificatie van inbreuken.

2. De lidstaten stellen de Commissie uiterlijk op 2 maart 2016 in kennis van deze maatregelen en de voorgeschreven sancties. Zij stellen de Commissie in kennis van alle daaropvolgende wijzigingen van die maatregelen.

#### HOOFDSTUK VIII

##### SLOTBEPALINGEN

#### Artikel 42

##### 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.

Wanneer het comité geen advies uitbrengt, stelt de Commissie de ontwerpuitvoeringshandeling 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 43

##### Tachograafforum

1. Ter ondersteuning van het overleg over de technische aspecten van tachografen wordt een tachograafforum opgezet tussen deskundigen van de lidstaten, leden van het Comité bedoeld in artikel 42 en deskundigen uit derde landen die de tachograaf gebruiken in het kader van de AETR-overeenkomst.

2. De lidstaten vaardigen de deskundigen van het in artikel 42 bedoelde comité als deskundige naar het tachograafforum af.

3. Het tachograafforum staat open voor deelname door deskundigen van belanghebbende derde landen die partijen bij de AETR-overeenkomst zijn.

4. Belanghebbenden, vertegenwoordigers van voertuigfabrikanten, tachograafabrikanten, sociale partners en de Europese toezichthouder voor gegevensbescherming 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 44

##### 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 op 2 maart 2015.

#### Artikel 45

##### Wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006

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

- 1) In artikel 3 wordt het volgende punt ingevoegd na punt a):

„a bis) voertuigen of combinaties van voertuigen met een toegestane maximummassa van niet meer dan 7,5 ton die gebruikt worden voor het vervoer van materiaal, uitrusting of machines die de bestuurder nodig heeft voor de uitoefening van zijn beroep en die enkel binnen een straal van 100 km rond de vestigingsplaats van de onderneming worden gebruikt en op voorwaarde dat het besturen van het voertuig niet de hoofdactiviteit van de bestuurder is.”.

- 2) Artikel 13, lid 1, wordt als volgt gewijzigd:

a) in de punten d), f) en p) worden de woorden „50 km” of „50 km” vervangen door de woorden „100 km”;

- b) de eerste alinea van punt d) wordt vervangen door:

„d) voertuigen of combinaties van voertuigen met een toegestane maximummasse van ten hoogste 7,5 ton, die worden gebruikt door leveranciers van de universele dienst als gedefinieerd in artikel 2, lid 13, van Richtlijn 97/67/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 december 1997 betreffende gemeenschappelijke regels voor de ontwikkeling van de interne markt voor postdiensten in de Gemeenschap en de verbetering van de kwaliteit van de dienst (\*) voor het bezorgen van goederen in het kader van de universele dienst.

(\*) PB L 15 van 21.1.1998, blz. 14.”.

#### Artikel 46

##### 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 en in bijlage IB daarvan, als overgangsmaatregel van toepassing, tot de datum waarop de in deze verordening genoemde uitvoeringshandelingen van toepassing worden.

#### Artikel 47

##### Intrekking

Verordening (EEG) nr. 3821/85 wordt ingetrokken. Verwijzingen naar de ingetrokken verordening gelden als verwijzingen naar de onderhavige verordening.

#### Artikel 48

##### 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 46 bedoelde overgangsmaatregelen, van toepassing met ingang van 2 maart 2016. De artikelen 24, 34 en 45 zijn van toepassing met ingang van 2 maart 2015.

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

Gedaan te Straatsburg, 4 februari 2014.

Voor het Europees Parlement  
De voorzitter  
M. SCHULZ

Voor de Raad  
De voorzitter  
E. VENIZELOS

## BIJLAGE I

**CONSTRUCTIE-, BEPROEVINGS-, INSTALLATIE- EN CONTROLEVOORSCHRIFTEN VOOR ANALOGIE TACHOGRAFEN**

## I. DEFINITIES

In deze bijlage wordt verstaan onder:

a) „controleapparaat” of „analoge tachograaf”:

in wegvoertuigen in te bouwen apparaat om gegevens betreffende het rijden van deze voertuigen en bepaalde werktijden van hun bestuurders te tonen en automatisch of semi-automatisch te registreren;

b) „constante van het controleapparaat”:

het getal dat de waarde aangeeft van het ingangssignaal dat nodig is ter aan wijzing en registratie van een afgelegde afstand van één kilometer; deze constante moet hetzij in omwentelingen per kilometer ( $k = \dots$  omw/km), hetzij in impulsen per kilometer ( $k = \dots$  imp/km) worden uitgedrukt;

c) „kenmerkende coëfficiënten”:

getal dat de waarde aangeeft van het uitgangssignaal van het op het voertuig aangebrachte onderdeel voor de aansluiting op het controleapparaat (uitgaande as van de versnellingsbak of wiel van het voertuig), wanneer het voertuig de afstand van één kilometer aflegt, gemeten onder normale beproevingsomstandigheden (zie deel VI, punt 4, van deze bijlage). De kenmerkende coëfficiënt wordt hetzij in omwentelingen per kilometer ( $w = \dots$  omw/km), hetzij in impulsen per kilometer ( $k = \dots$  imp/km) uitgedrukt;

d) „effectieve omtrek der wielbanden”:

gemiddelde der afstanden, afgelegd door elk der het voertuig aandrijvende wielen (aandrijfwielen) bij een volledige omwenteling. Het meten van deze afstanden moet plaats vinden onder normale beproevingsomstandigheden (zie deel VI, punt 4, van deze bijlage) en wordt als volgt uitgedrukt:  $1 = \dots$  mm.

## II. ALGEMENE KENMERKERN EN FUNCTIES VAN HET CONTROLEAPPARAAT

Het apparaat moet onderstaande gegevens registreren:

1. de afstand, afgelegd door het voertuig,
2. de snelheid van het voertuig,
3. de rijtijd,
4. de overige werktijden en perioden van beschikbaarheid van de bestuurder(s),
5. de arbeidsonderbrekingen en dagelijkse rusttijden,
6. het openen van de kast die het registratieblad bevat,
7. voor elektronische controleapparaten, zijnde apparaten die functioneren via signalen die vanaf de afstands- en snelheidsopnemer elektronisch worden overgebracht, elke onderbreking van meer dan 100 milliseconden in de stroomvoorziening van een controleapparaat (verlichting uitgezonderd) en in de stroomvoorziening van de afstands- en snelheidsopnemer, en elke onderbreking van de signaalverbinding naar de afstands- en snelheidsopnemer.

Bij voertuigen die worden gebruikt door twee bestuurders, moeten de onder 3, 4 en 5 van de eerste alinea genoemde gegevens voor twee bestuurders gelijktijdig en onderscheidbaar op twee aparte registratiebladen door het apparaat kunnen worden geregistreerd.

## III. CONSTRUCTIE-EISEN VAN HET CONTROLEAPPARAAT

## a) Algemeen

1. De volgende inrichtingen zijn voor het controleapparaat voorgeschreven:
  - 1.1. Afleesinstrumenten die het volgende aangeven:
    - de afgelegde afstand (totaalteller),
    - de snelheid (snelheidsmeter),
    - de tijd (uurwerk).
  - 1.2. Registreerinrichtingen, te weten:
    - een registreerorgaan voor de afgelegde afstand,
    - een registreerorgaan voor de snelheid,
    - een of meer registreerorganen voor de tijd, die voldoen aan de in punt c), 4, gestelde eisen.
  - 1.3. Een merkorgaan dat afzonderlijk op het registratieblad aangeeft:
    - ieder openen van de kast die het registratieblad bevat;
    - voor de in deel II, eerste paragraaf, punt 7, bedoelde elektronische controleapparaten: elke onderbreking van meer dan 100 milliseconden van de stroomvoorziening van het controleapparaat (verlichting uitgezonderd), uiterlijk bij het opnieuw inschakelen van de stroomvoorziening;
    - voor de in deel II, eerste paragraaf, punt 7, bedoelde elektronische controleapparaten: elke onderbreking van meer dan 100 milliseconden van de stroomvoorziening van de afstands- en snelheidsopnemer en elke onderbreking van de signaalverbinding naar de afstands- en snelheidsopnemer.
2. Indien in het apparaat andere inrichtingen dan die in punt 1 aanwezig zijn, mogen deze de juiste werking der verplichte inrichtingen niet schaden en het aflezen daarvan niet bemoeilijken.

Wanneer het apparaat ter goedkeuring wordt aangeboden, dienen deze eventuele andere inrichtingen te zijn aangebracht.
3. Materialen
  - 3.1. Alle samenstellende delen van het controleapparaat moeten zijn uitgevoerd in materiaal van voldoende stabiliteit en mechanische sterkte en met onveranderlijke elektrische en magnetische eigenschappen.
  - 3.2. Elke wijziging van een samenstellend deel van het apparaat of in de aard van het materiaal dat voor de vervaardiging ervan is gebruikt, moet vóór het gebruik worden goedgekeurd door de autoriteit die het apparaat heeft goedgekeurd.
4. Meting van de afgelegde afstand

De afgelegde afstanden kunnen worden opgeteld en geregistreerd:

  - hetzij bij vooruitrijden en achteruitrijden,
  - hetzij uitsluitend bij vooruitrijden.

Het eventueel registreren der achteruitrijmanoeuvres mag beslist geen invloed uitoefenen op de duidelijkheid en de nauwkeurigheid der overige registraties.
5. Meting van de snelheid
  - 5.1. Het meetbereik van de snelheidsmeter is vastgelegd in het typegoedkeuringscertificaat.
  - 5.2. De eigen frequentie en de demping van het meetinstrument moeten zodanig zijn dat de aanwijs- en registreerinrichtingen van de snelheid in het meetbereik, binnen de maximaal toelaatbare fouten, versnellingen kunnen volgen tot  $2 \text{ m/s}^2$ .

6. Tijdmetering (uurwerk)
  - 6.1. Het bedieningsorgaan voor de bijstelinrichting voor de klok moet in een kast zitten waarin het registratieblad zit; en elk openen van de kast moet automatisch worden opgetekend op het registratieblad.
  - 6.2. Indien het voortbewegingsmechanisme van het registratieblad door het uurwerk wordt aangedreven, moet de tijd gedurende welke het geheel opgewonden uurwerk juist aanwijst ten minste 10 % langer zijn dan de tijd waarin geregistreerd kan worden op het grootste aantal bladen dat het apparaat kan bevatten.
7. Verlichting en bescherming
  - 7.1. De afleeschermen van het apparaat moeten zijn voorzien van een afdoende, niet-verblindende verlichting.
  - 7.2. Alle inwendige delen van het apparaat moeten voor normale gebruiksomstandigheden beschermd zijn tegen vocht en stof. Verder moeten zij door middel van omhulsels die kunnen worden verzegeld, beschermd zijn tegen ingrepen van buitenaf.
- b) Afleesinstrumenten
  1. Afleesinstrument voor de afgelegde afstand (totaalteller)
    - 1.1. De afleeseenheid van de aanwijsinrichting voor de afgelegde afstand moet 0,1 km zijn. De cijfers die het aantal hectometers aangeven moeten duidelijk kunnen worden onderscheiden van de cijfers die het aantal hele kilometers aangeven.
    - 1.2. De cijfers van de totaal teller moeten duidelijk leesbaar zijn en een zichtbare hoogte van ten minste 4 mm hebben.
    - 1.3. De totaal teller moet kunnen aanwijzen tot ten minste 99 999,9 km.
  2. Snelheidsaanduiders (snelheidsmeters)
    - 2.1. Binnen het meetbereik moet de snelheidsschaal gelijkmatig zijn ingedeeld in 1, 2, 5 of 10 km/h. De snelheidswaarde van een onderverdeling (tussenruimte tussen twee achtereenvolgende deelstreepjes) mag niet meer bedragen dan 10 % van de hoogste snelheid die op het eind van de schaal is aangegeven.
    - 2.2. Het aanwijsbereik boven het meetbereik mag niet zijn becijferd.
    - 2.3. De afstand tussen twee achtereenvolgende deelstreepjes overeenkomend met een snelheidsverschil van 10 km/h, mag niet minder bedragen dan 10 mm.
    - 2.4. Op een afleesinstrument met een wijzer mag de afstand tussen de wijzer en de wijzerplaat niet groter zijn dan 3 mm.
  3. Tijdsindicator (klok)

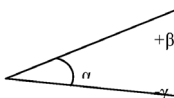
De tijdsindicator moet van buiten het apparaat af zichtbaar zijn en moet juist, gemakkelijk en zonder gevaar voor vergissingen kunnen worden afgelezen.
- c) Registreerinstrumenten
  1. Algemeen
    - 1.1. In ieder apparaat, ongeacht de vorm van het registratieblad (band of schijf), moet een merkteken aanwezig zijn waardoor het registratieblad op de juiste wijze kan worden ingebracht zodat er overeenstemming bestaat tussen de door de klok aangegeven tijd en de tijdsaanduiding op het registratieblad.
    - 1.2. Het mechanisme dat het registratieblad aandrijft, moet zo zijn uitgevoerd dat de aandrijving zonder speling geschiedt en dat het blad vrijelijk kan worden ingebracht en verwijderd.
    - 1.3. Het voortbewegingsorgaan van het registratieblad wordt, indien dit schijfvormig is, aangedreven door het uurwerkmechanisme. In dat geval moet de draaiende beweging van het registratieblad continu en gelijkmatig zijn, met een minimumsnelheid van 7 mm/h, gemeten aan de binnenkant van de ronde strook die de snelheidsregistratiezone begrenst. Bij apparaten van het bandtype waarbij het voortbewegingsorgaan der registratiebladen wordt aangedreven door het uurwerkmechanisme, moet de rechtlijnige voortbewegingssnelheid ten minste 10 mm/h bedragen.
    - 1.4. Het registreren van de afgelegde afstand, de snelheid van het voertuig en het openen van de kast die het (de) blad(en) bevat, dient automatisch te geschieden.

2. Registratie van de afgelegde afstand
    - 2.1. Iedere afgelegde afstand van 1 km moet op het diagram worden weergegeven door een verandering van ten minste 1 mm op de desbetreffende coördinaat.
    - 2.2. Zelfs bij snelheden die dicht bij het maximale meetbereik zijn gelegen, moet het diagram van de afgelegde afstand duidelijk afleesbaar zijn.
  3. Registratie van de snelheid
    - 3.1. De registratiestift voor de snelheid moet zich in principe rechtlijnig verplaatsen, loodrecht op de bewegingsinrichting van het registratieblad, ongeacht de vorm daarvan. Evenwel kan een kromlijnige beweging van de stift worden toegelaten op de volgende voorwaarden:
      - het door de stift beschreven tracé staat loodrecht op de gemiddelde omtrek (bij schijfvormige registratiebladen) of op de as van de zone, bestemd voor het registreren van de snelheid (bij bandvormige registratiebladen);
      - de verhouding tussen de kromtestraal van het door de stift beschreven tracé en de breedte van de zone, bestemd voor het registreren van de snelheid, bedraagt niet minder dan 2,4 op 1, ongeacht de vorm van het registratieblad;
      - de onderscheiden lijnen van de tijdschaal moeten door de voor het registreren bestemde zone lopen in een kromme met gelijke straal als het door de stift beschreven tracé. De afstand tussen de lijnen mag ten hoogste overeenkomen met één uur op de tijdschaal.
    - 3.2. Iedere verandering van 10 km/h van de snelheid moet op het diagram worden weergegeven door een verandering van ten minste 1,5 mm op de desbetreffende coördinaat.
  4. Registratie van de tijden
    - 4.1. Het controleapparaat dient zodanig te zijn gebouwd dat de rijtijd altijd automatisch wordt geregistreerd en dat door eventuele bediening van een schakelorgaan de overige in artikel 34, lid 5, onder b), punten ii), iii) en iv), van de verordening aangegeven tijdgroepen onderscheidbaar kunnen worden geregistreerd.
    - 4.2. Aan de hand van de kenmerken van de tracés, hun stand ten opzichte van elkaar en eventueel de in artikel 34 van deze verordening genoemde tekens, moet men duidelijk de aard der verschillende tijden kunnen onderskennen. De aard der verschillende tijdgroepen wordt op het diagram weergegeven door verschillende dikten der desbetreffende merkstrepen of door enig ander systeem dat tenminste even doelmatig is ten aanzien van de afleesbaarheid en de interpretatie van het diagram.
    - 4.3. Bij voertuigen die door een uit meer dan één bestuurder bestaande bemanning worden gebruikt, moet de registrering van de onder 4.1 genoemde gegevens op twee afzonderlijke registratiebladen geschieden, waarbij ieder registratieblad voor één bestuurder is bestemd. In dit geval moeten de verschillende registratiebladen of wel door hetzelfde mechanisme, of wel door gesynchroniseerde mechanismen worden voortbewogen.
- d) Afsluitingen
1. De kast die het registratieblad of de registratiebladen en het bedieningsorgaan van de bijstelinrichting bevat, moet van een slot zijn voorzien.
  2. Ieder openen van de kast die het registratieblad of de registratiebladen en het bedieningsorgaan van de bijstel-inrichting bevat, moet automatisch op het registratieblad of de bladen worden aangegeven.
- e) Opschriften
1. Op de wijzerplaat van het apparaat moeten onderstaande opschriften voorkomen:
    - in de buurt van het door de totaalteller aangegeven getal, de meeteenheid der afstanden, die door het symbool „km” wordt aangegeven;
    - in de nabijheid van de snelheidsschaal, de aanduiding „km/h”;
    - het meetbereik van de snelheidsmeter, in de vorm „Vmin ... km/h, Vmax ... km/h”. Deze aanduiding is niet noodzakelijk wanneer zij voorkomt op de opschriftenplaat van het apparaat.

Deze voorschriften zijn evenwel niet van toepassing op controleapparaten die zijn goedgekeurd vóór 10 augustus 1970.



2. Op de opschriftenplaat die met het apparaat één geheel vormt, moeten op het geïnstalleerde apparaat de volgende vermeldingen zichtbaar voorkomen:
  - naam en adres van de fabrikant van het apparaat;
  - fabricagenummer en bouwjaar;
  - goedkeuringsmerk van het type apparaat;
  - de constante van het apparaat in de vorm „k = ... omw/km” of „k = ... imp/km”;
  - eventueel het snelheidsmeetbereik in de vorm, aangegeven onder 1;
  - indien de inclinatiehoekgevoeligheid van het instrument tot gevolg kan hebben dat de toegestane toleranties worden overschreden: de toelaatbare standhoek, in de vorm:



waarbij  $\alpha$  de hoek is gemeten vanuit de horizontale positie van de naar boven gerichte voorzijde van het apparaat waarop het instrument is afgesteld, terwijl  $\beta$  en  $\gamma$  respectievelijk de toelaatbare grensafwijkingen naar boven en naar beneden ten opzichte van de hoek  $\alpha$  vormen.

f) Maximaal toelaatbare fouten (aflees- en registreerinstrumenten)

1. Op de proefbank voor de installatie

a) afgelegde afstand:

1 % meer of minder van de werkelijke afstand die ten minste 1 km moet bedragen;

b) snelheid:

3 km/h of minder ten opzichte van de werkelijke snelheid;

c) tijd:

$\pm 2$  minuten per dag, met een maximum van 10 minuten per zeven dagen indien de looptijd van het uurwerk na opwinden niet minder bedraagt dan deze periode.

2. Bij installatie

a) afgelegde afstand:

2 % meer of minder van de werkelijke afstand die ten minste 1 km moet bedragen;

b) snelheid:

4 km/h of minder ten opzichte van de werkelijke snelheid;

c) tijd:

$\pm 2$  minuten per dag, of

$\pm 10$  minuten per zeven dagen.

3. In gebruik

a) afgelegde afstand:

4 % meer of minder van de werkelijke afstand die ten minste 1 km moet bedragen;

- b) snelheid:
- 6 km/h of minder ten opzichte van de werkelijke snelheid;
- c) tijd:
- ± 2 minuten per dag, of
- ± 10 minuten per zeven dagen.
4. De sub 1, 2 en 3 aangegeven maximaal toelaatbare fouten gelden voor temperaturen tussen 0 °C en 40 °C, gemeten in de onmiddellijke nabijheid van het apparaat.
5. De sub 2 en 3 aangegeven maximaal toelaatbare fouten gelden wanneer zij zijn gemeten volgens deel VI.

#### IV. REGISTRATIEBLADEN

##### a) Algemeen

1. De registratiebladen moeten van zodanige kwaliteit zijn dat zij de normale werking van het apparaat niet verhinderen en dat de daarop opgetekende registraties onuitwisbaar, duidelijk leesbaar en herkenbaar zijn.

De afmetingen van en de registraties in de registratiebladen mogen bij normale vochtigheid en temperatuur niet aan veranderingen onderhevig zijn.

Bovendien moet men, zonder de registratiebladen te beschadigen of de afleesbaarheid van de registraties te schaden, de in artikel 34 van deze verordening genoemde gegevens erop kunnen aantekenen.

De registraties moeten, onder normale omstandigheden bewaard, gedurende ten minste één jaar goed leesbaar blijven.

2. De minimale registreercapaciteit der registratiebladen moet, ongeacht hun vorm, 24 uur bedragen.

Indien meerdere schijven met elkaar zijn verbonden ter verhoging van de zonder tussenkomst van het personeel bereikbare registreercapaciteit, moeten de verbindingen tussen de verschillende schijven zodanig zijn uitgevoerd dat de registratie op de overgangspunten van de ene schijf naar de volgende geen onderbrekingen of overlappingsen vertonen.

##### b) Registratiezones en verdeling

1. De registratiebladen bevatten de volgende registratiezones:

- zone waarop uitsluitend snelheidsaanduidingen mogen worden opgetekend,
- zone waarop uitsluitend aanduidingen inzake de afgelegde afstanden mogen worden opgetekend,
- zone of zones voor de aanduidingen inzake de rijtijd, de andere werktijden, de beschikbaarheid, de arbeids-  
onderbrekingen en de rusttijden der bestuurders.

2. De zone, bestemd voor het optekenen van de snelheid moet een onderverdeling bezitten van 20 km/h of kleiner. Op elke streep van deze onderverdeling moet in cijfers de overeenkomstige snelheid zijn aangegeven. Het symbool km/h moet ten minste één keer voorkomen binnen deze zone. De laatste streep van deze zone moet samenvallen met de bovengrens van het meetbereik.
3. De zone, bestemd voor het optekenen der afgelegde afstanden moet zodanig zijn bedrukt dat het aantal afgelegde kilometers gemakkelijk kan worden afgelezen.
4. In de zone(s), bestemd voor het optekenen van de onder 1 bedoelde tijden, dienen gegevens vermeld te zijn, waardoor men ondubbelzinnig de verschillende tijdgroepen kan onderkennen.

##### c) Gedrukte opschriften op de registratiebladen

Elk registratieblad moet in drukletters de volgende gegevens bevatten:

- naam en adres of merk van de fabrikant,

- goedkeuringsmerk van het model van het registratieblad,
- goedkeuringsmerk van het model of de modellen van de apparaten waarbij het registratieblad mag worden gebruikt,
- bovengrens van de registreerbare snelheid in km/h.

Elk registratieblad moet bovendien ten minste één onderverdeelde, gedrukte tijdschaal bevatten, ten einde de tijd direct te kunnen aflezen met tussenruimten van 15 minuten, alsmede de mogelijkheid om op eenvoudige wijze perioden van 5 minuten te bepalen.

d) Open ruimte voor geschreven aantekeningen

De registratiebladen moeten een open ruimte bevatten waarop de bestuurder ten minste de volgende aantekeningen kan schrijven:

- naam en voornaam van de bestuurder,
- datum en plaats van begin en einde van het gebruik van het registratieblad,
- nummers van de kentekenplaat van het (de) voertuig(en) waarop de bestuurder tijdens het gebruik van het registratieblad werkt,
- de stand van de kilometerteller van het (de) voertuig(en) waarop de bestuurder tijdens het gebruik van het registratieblad werkt,
- tijd waarop van voertuig werd gewisseld.

#### V. INSTALLATIE VAN HET CONTROLEAPPARAAT

1. De controleapparaten moeten zodanig in de voertuigen worden geïnstalleerd dat enerzijds de bestuurder gemakkelijk vanaf zijn zitplaats de aanwijsinrichting voor de snelheid, de totaalteller en het uurwerk kan controleren en anderzijds alle elementen ervan, met inbegrip van de overbrengingsorganen, zijn beschermd tegen toevallige beschadiging.
2. De constante van het controleapparaat moet kunnen worden aangepast aan de kenmerkende coëfficiënt van het voertuig door middel van een daartoe geschikte inrichting, de adapter.

Voertuigen met verschillende brugoverbrenging moeten zijn voorzien van een schakelorgaan om deze verschillende overbrengingen automatisch terug te brengen tot de overbrenging waarop het toestel door de adapter op het voertuig is ingesteld.

3. Na de eerste ijking moet op het voertuig, in de nabijheid van of op het apparaat, een goed zichtbaar installatieplaatje worden bevestigd. Na elke door een erkende installateur of erkende werkplaats verrichte werkzaamheid, waarbij de regeling van de installatie als zodanig moet worden gewijzigd, dient een nieuw installatieplaatje te worden aangebracht, dat het oude vervangt.

Op het installatieplaatje moeten ten minste de volgende gegevens zijn aangebracht:

- naam, adres of handelsnaam van de erkende installateur, werkplaats of voertuigfabrikant,
- kenmerkende coëfficiënt van het voertuig in de vorm „w = ... omw/km” of „w = ... imp/km”,
- de effectieve omtrek der wielbanden, in de vorm „l = ... mm”,
- datum waarop de kenmerkende coëfficiënt van het voertuig is vastgesteld en de effectieve cirkelomtrek van de wielbanden is gemeten.

4. Verzegeling

De volgende onderdelen moeten worden verzegeld:

- a) het installatieplaatje, tenzij het zodanig is aangebracht dat het niet kan worden verwijderd zonder de daarop aangebrachte aanduidingen te vernietigen;
- b) de uiteinden van de verbinding tussen het eigenlijke controleapparaat en het voertuig;
- c) de adapter zelf en de aansluiting ervan op het circuit;

- d) het schakelorgaan voor voertuigen met verschillende brugoverbrengingen;
- e) de verbindingen van de adapter en het schakelorgaan met de overige delen van de installatie;
- f) de in deel III, onder a), punt 7.2, genoemde omhulsels;
- g) ieder omhulsel dat toegang verschaft tot de middelen om de constante van het controleapparaat aan de kenmerkende coëfficiënt van het voertuig aan te passen.

In bijzondere gevallen kunnen andere verzegelingen worden geëist bij de goedkeuring van het model van het apparaat en de plaats van deze verzegelingen moet op het goedkeuringscertificaat worden vermeld.

De onder b), c) en e) van de eerste alinea genoemde verzegelingen mogen worden verwijderd:

— in noodgevallen;

— voor het plaatsen, afstellen of repareren van een snelheidsbegrenzer of om het even welke andere tot de verkeersveiligheid bijdragende inrichting;

op voorwaarde dat het controleapparaat op betrouwbare en juiste wijze blijft functioneren en door een erkende installateur of werkplaats onmiddellijk na het plaatsen van de snelheidsbegrenzer dan wel om het even welke andere tot de verkeersveiligheid bijdragende inrichting of in andere gevallen binnen zeven dagen opnieuw wordt verzegeld. Iedere verbreking van deze zegels moet schriftelijk worden gemotiveerd; deze motivering dient ter beschikking van het bevoegde gezag te worden gehouden.

5. De kabels waarmee de impulsverbrenger op het controleapparaat wordt aangesloten, moeten worden beschermd met een naadloos met kunststof bekleed roestvrij stalen omhulsel met krimpverbindingen, tenzij een zelfde mate van bescherming tegen manipulatie wordt verkregen met een andere methode (zoals elektronische beveiliging van de kabels door bijvoorbeeld signaalencryptie), waarmee de aanwezigheid kan worden gedetecteerd van elke inrichting die niet noodzakelijk is voor de goede werking van het controleapparaat en die tot doel heeft de juiste werking van het controleapparaat te verhinderen door kortsluiting, onderbreking of wijziging van de elektronische signalen afkomstig van de snelheids- en afstandsopnemer. Een uit verzegelde verbindingen bestaande aansluiting wordt als naadloos in de zin van deze verordening beschouwd.

Bovengenoemde elektronische beveiliging mag worden vervangen door een elektronische voorziening die ervoor zorgt dat het controleapparaat alle bewegingen van het voertuig, onafhankelijk van het signaal van de snelheids- en afstandsopnemer kan vastleggen.

Voor de toepassing van dit punt zijn voertuigen van de categorieën M1- en N1-voertuigen in de zin van bijlage II, deel A, bij Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad <sup>(1)</sup>. Voor dergelijke voertuigen die overeenkomstig deze verordening zijn uitgerust met tachografen en niet zijn ontworpen op de installatie van een gepantserde kabel tussen de afstands- en snelheidssensoren en het controleapparaat, wordt een adapter zo dicht mogelijk bij de afstands- en snelheidssensoren gemonteerd.

De gepantserde kabel wordt gemonteerd tussen de adapter en het controleapparaat.

## VI. IJKINGEN EN CONTROLES

De lidstaten wijzen de autoriteiten aan die de ijkingen en controles moeten verrichten.

### 1. Waarmerking van nieuwe of gerepareerde apparaten

De goede werking en de nauwkeurigheid van de aanwijzingen en registraties, binnen de in deel III, onder f), punt 1, vastgestelde toleranties, moeten voor elk nieuw of gerepareerd apparaat afzonderlijk worden gewaarmerkt met de in deel V, punt 4, eerste paragraaf, onder f), voorgeschreven verzegeling.

De lidstaten kunnen daartoe de eerste ijk invoeren, die de controle en de vaststelling van de overeenstemming van een nieuw of vernieuwd apparaat met het goedgekeurde model en/of met de eisen van deze verordening omvat, of het waarmerken delegeren aan de fabrikanten of hun gemachtigden.

<sup>(1)</sup> Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (PB L 263 van 9.10.2007, blz. 1).

## 2. Installatie

Bij de installatie in een voertuig moeten het apparaat en de installatie in haar geheel voldoen aan de voorschriften betreffende de maximaal toelaatbare fouten vastgesteld in deel III, onder f), punt 2.

De desbetreffende controleproeven worden door de erkende installateur of werkplaats op hun eigen verantwoordelijkheid uitgevoerd.

## 3. Periodieke controles

a) Periodieke controles van de in de voertuigen geïnstalleerde apparaten dienen minstens om de twee jaar te geschieden en kunnen onder andere worden uitgevoerd in het kader van de technische inspecties van auto's.

Deze inspectie omvatten de volgende controles:

- de goede werking van het apparaat,
- de aanwezigheid van het goedkeuringsteken op het apparaat,
- de aanwezigheid van het installatieplaatje,
- de ongeschonden staat van de zegels van het apparaat en van de andere installatieonderdelen,
- de effectieve omtrek van de banden.

b) Een controle op de naleving van de voorschriften van deel III, onder f), punt 3, betreffende de maximaal toelaatbare fouten in gebruik moet ten minste eens in de zes jaar worden uitgevoerd; iedere lidstaat kan echter voor de op zijn grondgebied ingeschreven voertuigen een kortere controle termijn voorschrijven. Bij deze controle moet het installatieplaatje worden vervangen.

## 4. Vaststelling van afwijkingen

De vaststelling van de afwijkingen bij installatie en gebruik geschiedt onder de volgende omstandigheden, die beschouwd moeten worden als normale beproevingsvoorwaarden:

- onbelast voertuig, in normale rij-omstandigheden,
- bandenspanning overeenkomstig de door de fabrikant verstrekte gegevens,
- slijtage van de banden binnen de door de geldende voorschriften toegestane grenzen,
- voortbeweging van het voertuig: het voertuig moet zich, aangedreven door zijn eigen motor, in rechte lijn over een plat vlak bewegen met een snelheid van  $50 \pm 5$  km/h; de controle kan ook plaatsvinden op een daartoe geschikte proefbank, op voorwaarde dat de uitslag ervan een vergelijkbare nauwkeurigheid bezit.

## BIJLAGE II

## GOEDKEURINGSMERK EN GOEDKEURINGSCERTIFICAAT

## I. GOEDKEURINGSMERK

1. Het goedkeuringsmerk bestaat uit:

a) een rechthoek waarbinnen een kleine letter „e” is aangebracht, gevolgd door een onderscheidingsnummer of een onderscheidingsletter van het land waar de goedkeuring werd afgegeven:

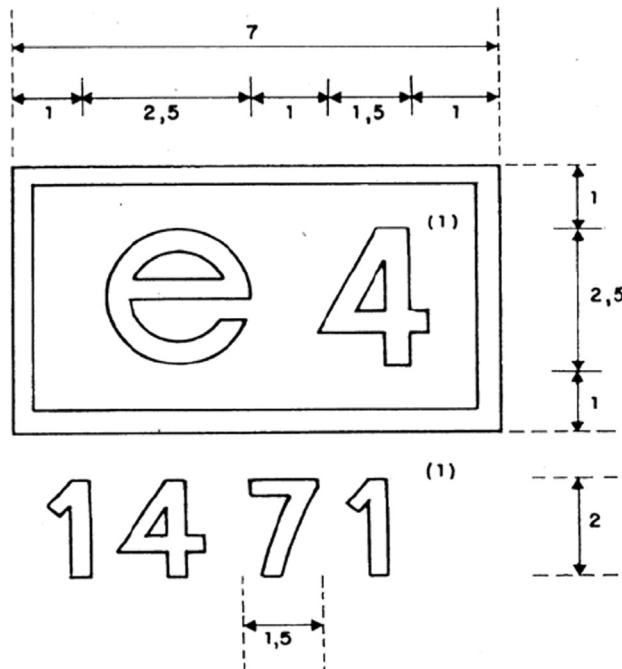
België	6,
Bulgarije	34,
Tsjechië	8,
Denemarken	18,
Duitsland	1,
Estland	29,
Ierland	24,
Griekenland	23,
Spanje	9,
Frankrijk	2,
Kroatië	25,
Italië	3,
Cyprus	CY,
Letland	32,
Litouwen	36,
Luxemburg	13,
Hongarije	7,
Malta	MT,
Nederland	4,
Oostenrijk	12,
Polen	20,
Portugal	21,
Roemenië	19,
Slovenië	26,
Slowakije	27,
Finland	17,
Zweden	5,
Verenigd Koninkrijk	11,

en

b) een goedkeuringsnummer, dat overeenstemt met het nummer op het goedkeuringscertificaat dat is opgesteld voor het model van het controleapparaat of van het registratieblad of van het nummer van een tachograafkaart, en aangebracht in een willekeurige stand in de nabijheid van die rechthoek.

2. Het goedkeuringsmerk wordt op de opschriftenplaat van elk apparaat, op elk registratieblad en op elke tachograafkaart aangebracht. Het moet onuitwisbaar zijn en steeds goed leesbaar blijven.

3. De afmetingen van het hierna weergegeven goedkeuringsmerk worden in millimeters uitgedrukt; deze afmetingen zijn minimumafmetingen. De verhoudingen tussen de afmetingen moeten in acht worden genomen <sup>(1)</sup>



<sup>(1)</sup> Deze cijfers zijn slechts bij wijze van voorbeeld aangegeven.

## II. GOEDKEURINGSCERTIFICAAT VOOR ANALOGE TACHOGRAFEN

Een lidstaat die de goedkeuring heeft afgegeven, verleent de aanvrager een goedkeuringsformulier volgens onderstaand model. Voor de mededeling aan de overige lidstaten van afgegeven goedkeuringen of eventuele intrekkingen gebruikt elke lidstaat kopieën van dat certificaat.

## GOEDKEURINGSCERTIFICAAT

Naam van de bevoegde instantie .....

Kennisgeving inzake <sup>(1)</sup>

- goedkeuring van een type controleapparaat
- intrekking van de goedkeuring van een type controleapparaat
- goedkeuring van een modelregistratieblad
- intrekking van de goedkeuring van een modelregistratieblad

Goedkeuringsnr. ....

1. Fabrieks- of handelsmerk .....
2. Benaming van een type of model .....
3. Naam van de fabrikant .....
4. Adres van de fabrikant .....
5. Ter goedkeuring aangeboden op .....
6. Getest in .....
7. Datum en nummer van de test(en) .....
8. Datum van de goedkeuring .....
9. Datum van de intrekking der goedkeuring .....
10. Types van het controleapparaat of de controleapparaten waarop het blad moet worden gebruikt .....
11. Plaats .....
12. Datum .....
13. Bijgevoegde beschrijvende documenten .....
14. Opmerkingen (inclusief de plaats van de verzegelingen indien van toepassing)

.....  
(Handtekening)

<sup>(1)</sup> Doorhalen hetgeen niet van toepassing is.



## III. GOEDKEURINGSCERTIFICAAT VOOR DIGITALE TACHOGRAFEN

Een lidstaat die de goedkeuring heeft afgegeven, verleent de aanvrager een goedkeuringscertificaat volgens onderstaand model. Voor de mededeling aan de overige lidstaten van afgegeven goedkeuringen of eventuele intrekkingen gebruikt elke lidstaat kopieën van dat certificaat.

## GOEDKEURINGSCERTIFICAAT VOOR DIGITALE TACHOGRAFEN

Naam van de bevoegde instantie .....

Kennisgeving inzake <sup>(1)</sup>

goedkeuring van:  intrekking van goedkeuring van:

- type controleapparaat
- onderdeel controleapparaat <sup>(2)</sup>
- bestuurderskaart
- werkplaatskaart
- bedrijfskaart
- controleurskaart

Goedkeuringsnr .....

1. Fabrieksmerk of handelsmerk .....
2. Naam van type .....
3. Naam van de fabrikant .....
4. Adres van de fabrikant .....
5. Ter goedkeuring aangeboden op .....
6. Laboratori(um)(a) .....
7. Datum en nummer van het testverslag .....
8. Datum van de goedkeuring .....
9. Datum van de intrekking der goedkeuring .....
10. Type(s) van het controleapparaat of de controleapparaten waarmee het onderdeel moet worden gebruikt ...
11. Plaats .....
12. Datum .....
13. Bijgevoegde beschrijvende documenten .....
14. Opmerkingen

.....  
(Handtekening)

<sup>(1)</sup> Gelieve de betreffende vakjes aan te kruisen.

<sup>(2)</sup> In de kennisgeving aangeven welk onderdeel.