

GEMEENSCHAPPELIJK STANDPUNT (EG) Nr. 5/98

door de Raad vastgesteld op 11 december 1997

met het oog op de aanneming van Verordening (EG) nr. .../98 van de Raad van ... tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 3821/85 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer en tot wijziging van Richtlijn 88/599/EEG betreffende standaardprocedures voor de controle op de toepassing van Verordening (EEG) nr. 3820/85 en Verordening (EEG) nr. 3821/85

(98/C 43/02)

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid op artikel 75, lid 1, onder c) en d),

Gezien het voorstel van de Commissie ⁽¹⁾,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité ⁽²⁾,

Volgens de procedure van artikel 189 C van het Verdrag ⁽³⁾,

(1) Overwegende dat in Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad van 20 december 1985 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer ⁽⁴⁾ een aantal bepalingen zijn vastgesteld betreffende de constructie, de installatie, het gebruik en de beproeving van controleapparaten in het wegvervoer;

(2) Overwegende dat uit de ervaring blijkt dat een aantal bij vervoersondernemingen tewerkgestelde bestuurders door de economische druk en de concurrentie in het wegvervoer bepaalde regels niet in acht neemt, met name die betreffende de rust- en rijtijden, omschreven in Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad van 20 december 1985 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer ⁽⁵⁾;

(3) Overwegende dat inbreuken en grove overtredingen een gevaar betekenen voor de verkeersveiligheid en uit concurrentieoverwegingen onaanvaard-

baar zijn voor bestuurders die zich wel aan de regels houden;

(4) Overwegende dat de verkeersveiligheid kan worden verbeterd door automatische registratie en regelmatige controle, zowel door de onderneming als door de bevoegde autoriteiten, van gegevens over de inzet en het gedrag van de bestuurder, alsmede over de rit van het voertuig, zoals de snelheid en de afgelegde afstand:

(5) Overwegende dat de sociale regelgeving van de Gemeenschap voorschriften omvat ter begrenzing van de dagelijkse rij- en rusttijd, alsmede van de totale rij- en rusttijd over een periode van twee weken dat het moeilijk is controle uit te oefenen op de naleving van die bepalingen, aangezien de gegevens momenteel worden vastgelegd op verscheidene registratiebladen voor een dag, waarbij deze bladen voor de lopende week en de laatste dag van de voorgaande week in de bestuurderscabine worden bewaard;

(6) Overwegende bijgevolg dat, om een eind te maken aan de meest voorkomende misbruiken van het huidige systeem, nieuwe geavanceerde apparatuur moet worden ingevoerd, zoals een controleapparaat met een inrichting voor de elektronische opslag van de relevante gegevens en een persoonlijke bestuurderskaart, waarbij deze apparatuur ervoor zorgt dat de vastgelegde gegevens beschikbaar, duidelijk, gemakkelijk leesbaar, afdrukbaar en betrouwbaar zijn en een onweerlegbare registratie mogelijk maken van de werkzaamheden die de chauffeur gedurende de laatste dagen heeft verricht, alsmede van de werkzaamheden die met het voertuig over verscheidene maanden zijn verricht;

(7) Overwegende dat de algemene veiligheid van het systeem en zijn samenstellende delen essentieel is voor de doeltreffendheid van een controleapparaat;

(8) Overwegende dat er in bepalingen met betrekking tot de voorwaarden inzake afgifte en gebruik van de bestuurderskaart moet worden voorzien;

⁽¹⁾ PB C 243 van 31.8.1994, blz. 8 en PB C 370 van 31.12.1985, blz. 1.

⁽²⁾ Advies uitgebracht op 22 februari 1995 (PB C 110 van 21.4.1995, blz. 19).

⁽³⁾ Advies uitgebracht op 13 juli 1995 (PB C 249 van 25.9.1995, blz. 128), gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 11 december 1997 en beschikking van het Europees Parlement van ...

⁽⁴⁾ PB L 370 van 31.12.1985, blz. 8. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1056/97 van de Commissie (PB L 154 van 12.6.1997, blz. 21).

⁽⁵⁾ PB L 370 van 31.12.1985, blz. 1.

(9) Overwegende dat de gegevens betreffende de werkzaamheden van de bestuurders moeten kunnen worden nagegaan door de bestuurders, de ondernemingen die hen tewerkstellen en de bevoegde autoriteiten van de lidstaten; dat de bestuurder en de onderneming bijgevolg enkel toegang mogen hebben tot de gegevens die relevant zijn voor het verrichten van hun respectieve werkzaamheden;

(10) Overwegende dat het controleapparaat waarin deze verordening voorziet, moet worden geïnstalleerd op voertuigen die voor het eerst in het verkeer worden gebracht nadat de technische specificaties — waarvan er een aantal door de Commissie worden vastgelegd volgens de in artikel 18 van Verordening (EEG) nr. 3821/85 bedoelde comitéprocedure — in het Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen zijn bekendgemaakt; dat er een overgangperiode moet komen om ervoor te zorgen dat de nieuwe controleapparaten overeenkomstig deze technische specificaties worden vervaardigd en de EG-goedkeuring krijgen;

(11) Overwegende dat het wenselijk is dat de controleapparaten die aan de voorschriften van bijlage I B voldoen, ook de mogelijkheid bieden om tegen redelijke kosten het beheer van het wagenpark uit te breiden;

(12) Overwegende dat, overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel, een communautaire maatregel tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 3821/85 noodzakelijk is om te garanderen dat de controleapparaten die aan de voorschriften van bijlage I B voldoen, compatibel zijn met de bestuurderskaarten en dat de gegevens die worden geleverd door de controleapparaten die aan de voorschriften van de bijlagen I en I B voldoen, samenhangend zijn;

(13) Overwegende dat de vooruitgang van de techniek een snelle aanpassing noodzakelijk maakt van de technische voorschriften die in de bijlagen bij deze verordening zijn vastgelegd; dat, ter vergemakkelijking van de toepassing van de daartoe noodzakelijke maatregelen, moet worden bepaald dat de Commissie de technische aanpassingen van deze bijlagen volgens de comitéprocedure goedkeurt, overeenkomstig Besluit 87/373/EEG van de Raad van 13 juli 1987 tot vaststelling van de voorwaarden die gelden voor de uitoefening van aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden ⁽¹⁾;

(14) Overwegende dat door de invoering van een nieuw controleapparaat sommige bepalingen van Richtlijn 88/599/EG ⁽²⁾ betreffende de toepassing van Verordening (EEG) nr. 3820/85 en Verordening (EEG) nr. 3821/85 dienen te worden gewijzigd,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

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

1. in artikel 1 wordt de zinsnede „met inbegrip van de bijlagen I en II” vervangen door „met inbegrip van de bijlagen I of I B en II”;
2. in de artikelen 4, 6, 7, 8, 9 en 11 en in artikel 15, leden 1 en 2, eerste alinea, wordt de term „registratieblad” telkens gevolgd door de woorden „of bestuurderskaart”;
3. in artikel 5 wordt de eerste alinea vervangen door:

„Elke lidstaat verleent de EG-goedkeuring voor ieder model van een controleapparaat of ieder model van een registratieblad of bestuurderskaart, indien deze overeenstemmen met de voorschriften van bijlage I of I B en indien de lidstaat in de gelegenheid is erop toe te zien dat de geproduceerde apparaten, registratiebladen of bestuurderskaarten overeenkomen met het goedgekeurde model.

De veiligheid van het systeem moet in overeenstemming zijn met de technische voorschriften van bijlage I B. De Commissie ziet er volgens de procedure van artikel 18 op toe dat in deze bijlage wordt bepaald dat de EG-goedkeuring slechts aan het controleapparaat mag worden verleend wanneer is gebleken dat het hele systeem (het controleapparaat zelf, de bestuurderskaart en de elektrische aansluiting op de versnellingsbak) bestand is tegen pogingen tot manipulatie of verandering van de gegevens betreffende de rijtijden. De daartoe noodzakelijke beproevingen worden verricht door deskundigen die op de hoogte zijn van de meest recente technieken inzake manipulatie.”;

4. in artikel 12:

- a) wordt lid 2 vervangen door:

„2. De erkende installateur of werkplaats brengt een bijzonder merk aan op de door hem aangebrachte verzegelingen en voert de elektronische veiligheidsgegevens in aan de hand waarvan de echtheidscontrole van de aan bijlage I B beantwoordende controleapparaten kan worden verricht. De bevoegde autoriteiten van elke lidstaat houden een register der gebruikte merken en der elektronische veiligheidsgegevens bij.”;

- b) worden aan het eind van lid 3 de woorden „en elektronische veiligheidsgegevens” toegevoegd;

⁽¹⁾ PB L 197 van 18.7.1987, blz. 33.

⁽²⁾ PB L 325 van 29.11.1988, blz. 55.

- c) worden in lid 4 de woorden „overeenkomstig bijlage I” vervangen door „overeenkomstig de bijlagen I en I B”;

5. artikel 13 wordt vervangen door:

„Artikel 13

De werkgever en de bestuurders zien toe op de juiste werking en het juiste gebruik van het controleapparaat en van de bestuurderskaart, indien de bestuurder moet rijden met een voertuig dat is uitgerust met een aan bijlage I B beantwoordend controleapparaat.”;

6. artikel 14 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1 wordt vervangen door:

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

Indien het voertuig is uitgerust met een aan bijlage I B beantwoordend controleapparaat, zien de werkgever en de bestuurder erop toe dat, rekening houdend met de duur van de dienst, de in bijlage I B bedoelde afdruk op verzoek in geval van controle correct kan gebeuren.”;

b) de volgende leden worden toegevoegd:

„3. De in bijlage I B bedoelde bestuurderskaart wordt op verzoek van de bestuurder verstrekt door de bevoegde autoriteit van de lidstaat waar de bestuurder zijn gewone verblijfplaats heeft.

Een lidstaat kan verlangen dat elke bestuurder waarop Verordening (EEG) nr. 3820/85 van toepassing is en die zijn gewone verblijfplaats heeft op het grondgebied van die lidstaat, houder is van de bestuurderskaart.

- a) Voor de toepassing van deze verordening wordt onder „gewone verblijfplaats” verstaan de plaats waar iemand gewoonlijk verblijft, dat wil zeggen gedurende ten minste 185 dagen per kalenderjaar wegens persoonlijke en beroepsmatige bindingen, of, voor personen zonder beroepsmatige bindingen, wegens persoonlijke bindingen, waaruit nauwe banden tussen hemzelf en de plaats waar hij woont blijken.

De gewone verblijfplaats van iemand die zijn beroepsmatige bindingen op een andere plaats heeft dan zijn persoonlijke bindingen en daardoor afwisselend verblijft op verschillende plaatsen gelegen in twee of meer lidstaten, wordt evenwel geacht zich op dezelfde plaats te bevinden als zijn persoonlijke bindingen, op voorwaarde dat hij daar op regelmatige tijden terugkeert. Deze laatste voorwaarde vervalt wanneer de betrokkene in een lidstaat verblijft voor een opdracht van een bepaalde duur.

- b) De bestuurders tonen met passende middelen, met name met hun identiteitskaart of enig ander legitimatiebewijs, aan waar hun gewone verblijfplaats is.

- c) De bevoegde autoriteiten van de lidstaat waar de bestuurderskaart is afgegeven, kunnen, indien zij de juistheid van de overeenkomstig punt b) afgelegde verklaring inzake gewone verblijfplaats betwijfelen of met het oog op bepaalde specifieke controles, om aanvullende inlichtingen of bewijsstukken verzoeken.

4. a) De bevoegde autoriteit van de lidstaat geeft een persoonlijk karakter aan de bestuurderskaart overeenkomstig de bepalingen van bijlage I B.

De bestuurderskaart is ten hoogste vijf jaar geldig.

De bestuurder kan slechts houder van één bestuurderskaart zijn. Hij mag alleen zijn persoonlijke kaart gebruiken. Hij mag geen defecte of verlopen kaart gebruiken.

Wanneer een nieuwe bestuurderskaart wordt afgegeven ter vervanging van een oude kaart, moet de nieuwe kaart hetzelfde bestuurdersnummer dragen, maar wordt het getal dat het aantal vervangingen aangeeft, met één verhoogd. De autoriteit die de kaart afgeeft, houdt een register bij van verloren en defecte kaarten.

Bij beschadiging, slechte werking, verlies of diefstal van de bestuurderskaart verstrekt de bevoegde autoriteit een nieuwe kaart binnen vijf werkdagen na ontvangst van een met redenen omkleed verzoek daartoe.

Bij verzoek om vernieuwing van een bijna verlopen kaart verstrekt de bevoegde autoriteit vóór de vervaldatum een nieuwe kaart, voorzover het desbetreffende verzoek haar is toegezonden binnen de in artikel 15, lid 1, tweede alinea, gestelde termijn.

- b) Bestuurderskaarten worden alleen verstrekt aan aanvragers waarop Verordening (EEG) nr. 3820/85 van toepassing is.

- c) Bestuurderskaarten zijn persoonlijk. Zolang zij geldig zijn, kunnen zij om geen enkele reden worden ingetrokken of geschorst, behalve wanneer de bevoegde autoriteit van een lidstaat vaststelt dat een kaart is vervalst, dat de bestuurder een kaart gebruikt waarvan hij niet de houder is of dat een kaart is verkregen op basis van valse verklaringen en/of valse documenten. Indien de bovengenoemde maatregelen inzake intrekking of schorsing worden genomen door een andere lidstaat dan de lidstaat van afgifte, zendt de eerstgenoemde lidstaat de kaart met opgave van redenen terug aan de autoriteit van de laatstgenoemde lidstaat die de kaart heeft afgegeven.

- d) De door de lidstaten afgegeven bestuurderskaarten worden onderling erkend.

Wanneer de houder van een door een lidstaat afgegeven geldige bestuurderskaart zijn gewone verblijfplaats heeft gevestigd in een andere lidstaat, kan hij verzoeken zijn kaart te ruilen tegen een gelijkwaardige bestuurderskaart; de lidstaat die de kaart ruilt, moet zo nodig nagaan of de ter ruiling aangeboden kaart inderdaad nog geldig is.

Een lidstaat die een kaart ruilt, zendt de oude kaart met opgave van redenen terug aan de autoriteiten van de lidstaat die de kaart hebben afgegeven.

- e) Wanneer een lidstaat een bestuurderskaart vervangt of ruilt, wordt de vervanging of ruiling alsmede iedere latere vervanging of ruiling in die lidstaat geregistreerd.
- f) De lidstaten nemen alle nodige maatregelen om te voorkomen dat bestuurderskaarten vervalst worden.

5. De lidstaten zien erop toe dat de gegevens die nodig zijn voor de controle op de naleving van Verordening (EEG) nr. 3820/85 en 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 (*), welke gegevens worden geregistreerd door de controleapparaten overeenkomstig bijlage I B bij deze verordening, in het geheugen opgeslagen blijven gedurende ten

minste 365 dagen na de datum van registratie, en beschikbaar kunnen worden gesteld onder voorwaarden die de veiligheid en juistheid van de gegevens garanderen.

(*) PB L 57 van 2. 3. 1992, blz. 27.”;

7. artikel 15 wordt als volgt gewijzigd:

- a) in lid 1:

— wordt de volgende alinea na de eerste alinea ingevoegd:

„Wanneer de bestuurders hun bestuurderskaart wensen te vernieuwen, richten zij daartoe een verzoek aan de bevoegde autoriteiten van de lidstaat waarin zij hun gewone verblijfplaats hebben, en wel uiterlijk 15 werkdagen vóór de datum waarop de kaart verstrijkt.”;

— wordt de volgende alinea als vierde alinea toegevoegd:

„Bij beschadiging, slechte werking, verlies of diefstal van de bestuurderskaart moeten de bestuurders bij de bevoegde autoriteiten van de lidstaat waar zij hun gewone verblijfplaats hebben, binnen zeven kalenderdagen om vervanging van de kaart verzoeken.”;

- b) lid 4 wordt vervangen door:

„4. Iedere lidstaat kan voor de op zijn grondgebied ingeschreven voertuigen toestaan dat de in lid 3, tweede streepje, onder b) en c), bedoelde tijden alle onder het teken □ worden geregistreerd.”;

- c) het volgende lid wordt toegevoegd:

„5 bis. De bestuurder voert in het aan bijlage I B beantwoordend controleapparaat het symbool in van het land waar zijn dagelijkse werkperiode begint, en dat van het land waar die periode eindigt. Een lidstaat kan bestuurders van voertuigen die op zijn grondgebied binnenlands vervoer verrichten echter verplichten bij het land-symbool nadere geografische gegevens te verstrekken mits deze door de betrokken lidstaat vóór 1 april 1998 aan de Commissie zijn meege-deeld en hun aantal niet meer bedraagt dan twintig.

Het invoeren van deze gegevens geschiedt op initiatief van de bestuurder en kan ofwel geheel handmatig plaatsvinden, ofwel automatisch indien het controleapparaat verbonden is met een plaatsbepalingssysteem via satelliet.”;

d) in lid 6, eerste alinea, eerste regel, worden de woorden „het apparaat” vervangen door: „het in bijlage I omschreven controleapparaat”;

e) lid 7 wordt vervangen door:

„7. Wanneer de bestuurder rijdt met een voertuig dat is uitgerust met een aan bijlage I beantwoordend controleapparaat, moet hij op verzoek van de controleambtenaren de volgende documenten kunnen tonen:

- de registratiebladen van de lopende week, en in elk geval het blad van de laatste dag van de voorafgaande week waarop hij heeft gereden;
- de bestuurderskaart, indien hij houder is van een dergelijke kaart; en
- de documenten die zijn afgedrukt door het in bijlage I B omschreven controleapparaat, indien de bestuurder in de in het eerste streepje bedoelde periode een met een dergelijk controleapparaat uitgerust voertuig heeft bestuurd.

Wanneer de bestuurder rijdt met een voertuig dat is uitgerust met een aan bijlage I B beantwoordend controleapparaat, moet hij op verzoek van de controleambtenaren de volgende documenten kunnen tonen:

- de bestuurderskaart waarvan hij houder is; en
- de registratiebladen voor dezelfde periode als die welke in het eerste streepje van de eerste alinea is bedoeld en waarin hij zou hebben gereden met een voertuig dat is uitgerust met een aan bijlage I beantwoordend controleapparaat.

Een daartoe gemachtigde ambtenaar kan de naleving van Verordening (EEG) nr. 3820/85 controleren door inspectie van de registratiebladen, de getoonde of afgedrukte gegevens die door het controleapparaat of de bestuurderskaart zijn geregistreerd en, bij ontbreken daarvan, door inspectie van elk ander bewijsdocument aan de hand waarvan de niet-naleving van een van de in artikel 16, leden 2 en 3, bedoelde bepalingen kan worden gerechtvaardigd.”.

f) het volgende lid wordt toegevoegd:

„8. Het vervalsen, uitwissen of vernietigen van op het registratieblad, in het controleapparaat of op de bestuurderskaart geregistreerde gegevens en van de door het in bijlage I B omschreven controleapparaat afgedrukte documenten is verboden. Hetzelfde geldt voor misbruik van het controleapparaat, het registratieblad of de

bestuurderskaart waardoor de gegevens en/of de afgedrukte documenten vervalst, ontoegankelijk gemaakt of vernietigd kunnen worden. In het voertuig mag geen voorziening aanwezig zijn die voor dergelijk misbruik kan worden aangevend.”;

8. artikel 16 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 2 wordt vervangen door:

„2. Gedurende de tijd dat het controleapparaat niet of gebrekkig werkt, brengt de bestuurder de gegevens betreffende de tijdgroepen, voorzover het controleapparaat deze niet meer correct registreert of afdrukt, aan op het (de) registratieblad(en) of op een bij het registratieblad of de bestuurderskaart te voegen bijzonder blad.

Bij verlies, diefstal, beschadiging of slechte werking van zijn kaart drukt de bestuurder aan het einde van de rit de gegevens af betreffende de door het controleapparaat geregistreerde tijdgroepen en brengt hij op dit document de gegevens aan waarmee hij kan worden geïdentificeerd (nummer van de kaart en/of naam en/of nummer van het rijbewijs van de bestuurder), alsmede zijn handtekening.”;

b) het volgende lid wordt toegevoegd:

„3. Indien zijn kaart beschadigd is of slecht werkt, zendt de bestuurder de kaart terug naar de bevoegde autoriteit van de lidstaat waar hij zijn gewone verblijfplaats heeft. Van de diefstal van de bestuurderskaart moet bij de bevoegde autoriteiten van het land waar de diefstal zich heeft voorgedaan, naar behoren aangifte worden gedaan.

Van het verlies van de bestuurderskaart moet naar behoren aangifte worden gedaan bij de bevoegde autoriteiten van het land dat de kaart heeft afgegeven, alsmede bij die van de lidstaat waar de houder zijn gewone verblijfplaats heeft, indien die autoriteiten verschillend zijn.

De bestuurder kan gedurende ten hoogste vijftien kalenderdagen of gedurende een langere periode als dit noodzakelijk is om het voertuig naar het bedrijf terug te rijden, zonder zijn kaart blijven rijden, mits hij het feit dat hij zijn kaart tijdens die periode niet kan tonen of gebruiken kan rechtvaardigen.

Wanneer de autoriteiten van de lidstaat waar de bestuurder zijn gewone verblijfplaats heeft, niet dezelfde zijn als die welke zijn kaart hebben afgegeven en wanneer die autoriteiten de bestuurderskaart moeten vernieuwen, vervangen of ruilen, delen zij de autoriteiten die de oude kaart hebben afgegeven de exacte redenen van de vernieuwing, vervanging of ruil mee.”;

9. artikel 17 wordt vervangen door:

„Artikel 17

1. De wijzigingen die nodig zijn om de bijlagen aan te passen aan de vooruitgang van de techniek, worden vastgesteld volgens de procedure van artikel 18.

2. De technische specificaties betreffende de onderstaande punten van bijlage I B worden zo spoedig mogelijk en indien mogelijk vóór 1 juli 1998 vastgesteld volgens dezelfde procedure:

a) hoofdstuk II:

- onder d), punt 17:
tonen en afdrukken van systeemfouten van het controleapparaat,
- onder d), punt 18:
tonen en afdrukken van fouten in de bestuurderskaart,
- onder d), punt 21:
tonen en afdrukken van overzichtsrapporten;

b) hoofdstuk III:

- onder a), punt 6.3:
normen voor de bescherming van de boordelektronica tegen elektrische interferentie en magnetische velden,
- onder a), punt 6.5:
bescherming (beveiliging) van het gehele systeem,
- onder c), punt 1:
waarschuwingssignalen bij interne defecten van het controleapparaat,
- onder c), punt 5:
vorm van de waarschuwingssignalen,
- onder f):
maximumtoleranties;

c) hoofdstuk IV, punt A:

- punt 4:
normen,
- punt 5:
veiligheid, inclusief gegevensbescherming,
- punt 6:
temperatuurbereik,
- punt 8:
elektrotechnische kenmerken,

- punt 9:
logische structuur van de bestuurderskaart,
- punt 10:
functies en commando's,
- punt 11:
hoofdbestanden;

hoofdstuk IV: punt B;

d) hoofdstuk V:

printer en standaardafdrukken.”;

10. artikel 18 wordt vervangen door:

„Artikel 18

1. Wanneer wordt verwezen naar de procedure van dit artikel, wordt de Commissie bijgestaan door een comité bestaande uit vertegenwoordigers van de lidstaten en voorgezeten door de vertegenwoordiger van de Commissie.

2. De vertegenwoordiger van de Commissie legt het comité een ontwerp voor van de te nemen maatregelen. Het comité brengt advies uit over dit ontwerp binnen een termijn die de voorzitter kan vaststellen naar gelang van de urgentie van de materie. Het comité spreekt zich uit met de meerderheid van stemmen die in artikel 148, lid 2, van het Verdrag is voorgeschreven voor de aanneming van de besluiten die de Raad op voorstel van de Commissie dient te nemen. Bij stemming in het comité worden de stemmen van de vertegenwoordigers van de lidstaten gewogen overeenkomstig genoemd artikel. De voorzitter neemt niet aan de stemming deel.

3. a) De Commissie stelt de beoogde maatregelen vast wanneer zij in overeenstemming zijn met het advies van het comité.

b) Wanneer de beoogde maatregelen niet in overeenstemming zijn met het advies van het comité of indien geen advies is uitgebracht, dient de Commissie onverwijld bij de Raad een voorstel in betreffende de te nemen maatregelen. De Raad besluit met gekwalificeerde meerderheid van stemmen.

Indien de Raad, na verloop van een termijn van drie maanden na de indiening van het voorstel bij de Raad geen besluit heeft genomen, worden de voorgestelde maatregelen door de Commissie vastgesteld.”;

11. de aan deze verordening gehechte bijlage I B wordt toegevoegd.

Artikel 2

1. a) Voertuigen die vanaf 24 maanden na de datum van bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen* van het besluit dat moet worden vastgesteld krachtens artikel 17, lid 2, van Verordening (EEG) nr. 3821/85, als gewijzigd bij de onderhavige verordening, voor het eerst in het verkeer worden gebracht, moeten zijn uitgerust met een controleapparaat dat voldoet aan de voorschriften van bijlage I B:

b) Vanaf de datum van inwerkingtreding van het bepaalde onder a) zijn bij vervanging van het controleapparaat op voertuigen voor personenvervoer met behalve de bestuurdersplaats meer dan acht zitplaatsen en een maximumgewicht van meer dan 10 ton en op voertuigen voor vrachtvervoer met een maximumgewicht van meer dan 12 ton de bepalingen van bijlage I B bij Verordening (EEG) nr. 3821/85 van toepassing, als deze voertuigen op 1 januari 1996 of later voor het eerst zijn geregistreerd en de overbrenging van de signalen naar het controleapparaat waarmee zij zijn uitgerust, geheel elektronisch geschiedt.

2. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om de bestuurderskaarten uiterlijk 21 maanden na de bekendmaking van het in lid 1, onder a), bedoelde besluit te kunnen afgeven.

3. Indien twaalf maanden na de bekendmaking van het in lid 1 bedoelde besluit nog geen enkele EG-goedkeuring is verleend voor een controleapparaat dat voldoet aan de voorschriften van bijlage I B bij Verordening (EEG) nr. 3821/85, dient de Commissie bij de Raad een voorstel in tot verlenging van de in de leden 1 en 2 genoemde termijnen.

4. Bestuurders die vóór de in lid 2 genoemde datum een met een aan bijlage I B bij Verordening (EEG) nr. 3821/85 beantwoordend controleapparaat uitgerust voertuig besturen en aan wie de bevoegde autoriteiten nog geen bestuurderskaart hebben kunnen afgeven, drukken aan het einde van hun dagelijkse werkperiode de gegevens af betreffende de door het controleapparaat geregistreerde tijdgroepen en brengen op die afdruk de gegevens aan waarmee zij kunnen worden geïdentificeerd (naam en/of nummer van het rijbewijs), alsmede hun handtekening.

Artikel 3

Richtlijn 88/599/EEG wordt als volgt gewijzigd:

1) artikel 3, lid 2, wordt vervangen door:

„2. De controles langs de weg hebben betrekking op de volgende punten:

- de dagelijkse rijtijden, onderbrekingen en dagelijkse rusttijden. In geval van duidelijke aanwijzingen van onregelmatigheden hebben zij tevens betrekking op de registratiebladen voor de vorige dagen, die zich in het voertuig moeten bevinden overeenkomstig artikel 15, lid 7, van Verordening (EEG) nr. 3821/85, als gewijzigd bij Verordening (EG) nr. .../98 (*), en/of op de gegevens betreffende dezelfde periode die op de bestuurderskaart en/of in het geheugen van het aan bijlage I B beantwoordend controleapparaat zijn opgeslagen;
- in voorkomend geval, voor de in artikel 15, lid 7, van Verordening (EEG) nr. 3821/85 bedoelde periode, overschrijdingen van de toegestane maximumsnelheid van het voertuig, omschreven als periode van meer dan een minuut sneller dan 90 km/uur voor N3-voertuigen of 105 km/uur voor M3-voertuigen; N₃ en M₃ zijn de categorieën gedefinieerd in bijlage I van Richtlijn 70/156/EEG (**);
- in voorkomend geval, de onmiddellijke snelheden van het voertuig zoals die door het controleapparaat zijn geregistreerd gedurende ten hoogste de laatste 24 uur waarin het voertuig is gebruikt;
- in voorkomend geval, de laatste wekelijkse rustperiode;
- de correcte werking van het controleapparaat (vaststelling van eventueel misbruik van het apparaat en/of de bestuurderskaart en/of de registratiebladen), of in voorkomend geval de aanwezigheid van de documenten bedoeld in artikel 14, lid 5, van Verordening (EEG) nr. 3820/85.

(*) Verordening (EG) nr. .../98 van de Raad van ... tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 3821/85 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer en tot wijziging van Richtlijn 88/599/EEG betreffende standaardprocedures voor de controle op de toepassing van Verordening (EEG) nr. 3820/85 en Verordening (EEG) nr. 3821/85 (PB L ...).

(**) Richtlijn 70/156/EEG van de Raad van 6 februari 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan (PB L 42 van 23. 2. 1970, blz. 1). Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 97/27/EG (PB L 233 van 25. 8. 1997, blz. 1).”;

2. in artikel 4 wordt lid 3 vervangen door:

„3. Met het oog op de toepassing van dit artikel zijn de controles die de bevoegde autoriteiten ten eigen kantore verrichten op basis van te dien einde door de

ondernemingen op verzoek van genoemde instanties verstrekte relevante documenten en/of gegevens, gelijk te stellen met ter plaatse in de ondernemingen verrichte controles.”.

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

Gedaan te . . .

Artikel 4

Deze verordening treedt in werking op de dag volgend op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

Voor de Raad

De Voorzitter

BIJLAGE

„BIJLAGE I B

CONSTRUCTIE-, BEPROEVINGS-, INSTALLATIE- EN CONTROLEVOORSCHRIFTEN

I. DEFINITIES

Voor de toepassing van deze bijlage wordt verstaan onder:

a) **Controleapparaat**

Het volledige, in wegvoertuigen in te bouwen apparaat om gegevens betreffende het rijden van deze voertuigen en bepaalde werktijden van hun bestuurder aan te geven en automatisch of semi-automatisch te registreren en op te slaan. Dit apparaat bestaat uit kabels, opnemers, een elektronische inrichting voor het registreren van de gegevens betreffende de bestuurder, een (twee) lezer(s) voor het lezen van een of twee bestuurderskaarten, een geïntegreerde of losse printer, aanwijsinrichtingen, een inrichting voor het overbrengen van de gegevens, een inrichting om informatie op aanvraag zichtbaar te maken en af te drukken, alsmede een inrichting voor het invoeren van het begin- en eindpunt van de dagelijkse werkperiode.

b) **Geheugen**

Een elektronisch geheugenmedium dat in het controleapparaat is ingebouwd en waarin de gegevens over ten minste 365 kalenderdagen uit het controleapparaat opgeslagen kunnen worden. Het geheugen moet zodanig beschermd zijn dat onrechtmatige toegang tot en manipulatie van de gegevens onmogelijk is en pogingen daartoe zichtbaar worden.

c) **Bestuurderskaart**

Een door de autoriteiten van de lidstaten aan elke bestuurder afzonderlijk afgegeven uitneembaar geheugenmedium waarmee gegevens kunnen worden overgebracht en dat bestemd is voor het identificeren van de bestuurder en het registreren van essentiële gegevens. De afmetingen en de technische kenmerken van de bestuurderskaart moeten voldoen aan de in hoofdstuk IV van deze bijlage gestelde eisen.

d) **Constante van het controleapparaat**

Getal dat de waarde aangeeft van het ingangssignaal dat nodig is ter aanwijzing en registratie van een afgelegde afstand van 1 kilometer; deze constante moet hetzij in omwentelingen per kilometer ($k = \dots$ omw/km), hetzij in impulsen per kilometer ($k = \dots$ imp/km) worden uitgedrukt.

e) **Kenmerkende coëfficiënt van het voertuig**

Getal dat de waarde aangeeft van het uitgangssignaal van het onderdeel van het voertuig (secundaire as van de versnellingsbak of wiel van voertuig) dat is verbonden met het controleapparaat wanneer het voertuig de afstand van één kilometer aflegt, gemeten onder normale beproevingsomstandigheden (zie hoofdstuk VII, onder e)). De kenmerkende coëfficiënt wordt hetzij in omwentelingen per kilometer ($w = \dots$ omw/km), hetzij in impulsen per kilometer ($w = \dots$ imp/km) uitgedrukt.

f) **Effectieve omtrek van de wielbanden**

Gemiddelde afstand, afgelegd door elk van de wielen die het voertuig aandrijven (aandrijfwielen) bij een volledige omwenteling. Het meten van deze afstanden moet geschieden onder normale beproevingsomstandigheden (zie hoofdstuk VII, onder e)) en wordt als volgt uitgedrukt: $I = \dots$ mm; in voorkomend geval kan bij het meten van deze afstanden worden uitgegaan van een algoritme waarin de verdeling van het maximaal toegestane gewicht op de assen is verwerkt.

g) **Controlestationkaart**

Een door de autoriteiten van de lidstaten aan elke erkende instantie afgegeven uitneembaar medium voor het overbrengen en opslaan van gegevens, voor gebruik in de kaartlezer van het controleapparaat. Met deze kaart wordt de instantie geïdentificeerd en kan het controleapparaat worden beproefd, gecalibreerd en geprogrammeerd.

h) Controlekaart

Een door de autoriteiten van de lidstaten aan de bevoegde autoriteiten afgegeven uitneembaar geheugenmedium voor het overbrengen en opslaan van gegevens, voor gebruik in de kaartlezer van het controleapparaat, waarmee toegang verschaft wordt tot de in het geheugen of op de bestuurderskaart opgeslagen gegevens om deze te lezen, af te drukken en/of over te brengen.

i) Bedrijfskaart

Een door de autoriteiten van de lidstaten aan de eigenaar van met het controleapparaat uitgeruste voertuigen afgegeven uitneembaar medium voor het overbrengen en opslaan van gegevens.

Met de bedrijfskaart kunnen de in het (de) controleapparaat(en) van het (de) voertuig(en) van het bedrijf opgeslagen gegevens zichtbaar gemaakt, overgebracht en afgedrukt worden.

j) Kalenderdag

Een dag van 0.00 uur tot en met 24.00 uur. Alle kalenderdagen hebben betrekking op de UTC-tijd (gecoördineerde wereldtijd).

k) Overbrengen

Het kopiëren van (een gedeelte van) de gegevens die in het geheugen van het voertuig of op de bestuurderskaart opgeslagen zijn.

Bij het overbrengen mogen opgeslagen gegevens niet gewijzigd of gewist worden.

Overgebrachte gegevens moeten zodanig beschermd zijn dat pogingen tot het manipuleren van gegevens aangetoond worden; de oorsprong van de overgebrachte gegevens moet verifieerbaar zijn.

Overgebrachte gegevens worden in een vorm bewaard die door elke bevoegde persoon gebruikt kan worden.

l) Identificatie van het voertuig

Nummer(s) aan de hand waarvan het voertuig op basis van het VIN-nummer en/of het kentekennummer geïdentificeerd kan worden.

II. ALGEMENE KENMERKEN EN FUNCTIES VAN HET CONTROLEAPPARAAT

Het apparaat moet onderstaande gegevens kunnen registreren, opslaan, zichtbaar maken en afdrukken:

a) Vastleggen en opslaan in het datageheugen

1. De door het voertuig afgelegde afstand, op de kilometer nauwkeurig.
2. Snelheid van het voertuig:
 - 2.1. onmiddellijke snelheid van het voertuig, per seconde geregistreerd voor de laatste 24 uur waarin het voertuig gebruikt is;
 - 2.2. overschrijding van de toegestane maximumsnelheid van het voertuig, omschreven als periode van meer dan 1 minuut sneller dan 90 km/u voor N₃-voertuigen of sneller dan 105 km/u voor M₃-voertuigen (met tijdstip, datum, maximumsnelheid en gemiddelde snelheid gedurende die periode).
3. Rijtijdperiodes (tijdstippen en data), op de minuut nauwkeurig.
4. Overige werktijden en periodes van beschikbaarheid (tijdstippen en data), op de minuut nauwkeurig.
5. Werkonderbrekingen en dagelijkse rusttijden (tijdstippen en data), op de minuut nauwkeurig.
6. Voor elektronische controleapparaten, dit wil zeggen 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 het controleapparaat (behalve de verlichting) en in de stroomvoorziening van de afstands- en snelheidsopnemer, en elke onderbreking van de signaalverbinding naar de afstands- en snelheidsopnemer, met datum, tijdstip, duur en bestuurderskaartnummer.

7. Het bestuurderskaartnummer met vermelding van de tijdstippen en data van inbrengen en uitnemen van de kaart.
8. Van elke bestuurderskaart die voor de eerste keer wordt ingebracht nadat zij in een ander controleapparaat gebruikt is:
 - de rijtijd op dat moment sinds de laatste onderbreking of rustpauze;
 - totale rijtijd voor de dag na de laatste rustperiode van ten minste acht uur;
 - rijtijden voor de dag tussen twee rustperiodes van ten minste acht uur voor de voorafgaande 27 kalenderdagen met datum, tijdstip en duur;
 - totale rijtijden voor de lopende week en de voorafgaande week en de totale rijtijden voor de twee volledige voorafgaande weken;
 - rustperiodes van ten minste acht uur voor de dag en de voorafgaande 27 kalenderdagen met datum, tijdstip en duur;
 - kentekennummer van de gebruikte voertuigen.
9. Datum, tijdstip en duur van rijden zonder een ingebrachte of een functionerende bestuurderskaart.
10. Ingevoerde gegevens over begin- en eindpunt van de dagelijkse werkperiode.
11. Automatisch identificeerbare systeemfouten van het controleapparaat, met datum, tijdstip en bestuurderskaartnummer.
12. Fouten in bestuurderskaart, met datum, tijdstip en bestuurderskaartnummer.
13. Het werkplaatskaartnummer van de bevoegde monteur of werkplaats met ten minste de datum van de laatste inspectie van de installatie en/of de laatste datum van de periodieke inspectie van het controleapparaat als bedoeld in hoofdstuk VII, onder c) en d).
14. Controlekaartnummer met de datum waarop de controlekaart is ingebracht en het type controle (tonen, afdrukken, overbrengen). In geval van overbrenging moet de overgebrachte periode geregistreerd worden.
15. Tijdafstelling met datum, tijdstip en bestuurderskaartnummer.
16. Status van de bestuurders (alleen/met een ploeg — bestuurder/bijrijder).

b) Opslag op de bestuurderskaart

1. De noodzakelijke gegevens betreffende de onder a), punten 3, 4 en 5, vermelde periodes voor een periode van ten minste de laatste 28 kalenderdagen gecombineerd met het kentekennummer van het gebruikte voertuig en de gegevens als bedoeld onder a), punten 10, 14 en 16.
2. De onder a) punten 6, 11 en 15, bedoelde voorvallen en fouten, met het kentekennummer van het gebruikte voertuig.
- 2.1. Datum en tijdstip van het inbrengen en uitnemen van de bestuurderskaart, en de afstand die in die periode is afgelegd.
- 2.2. Datum en tijdstip van het inbrengen en uitnemen van de bijrijderskaart, met kaartnummer.
3. De registratie en opslag op de bestuurderskaart moet zodanig geschieden dat het niet mogelijk is met de gegevens te knoeien.

c) Registratie en opslag in geval van twee bestuurders

Voor voertuigen met twee bestuurders moeten de onder a) punt 3, genoemde rijtijden in het datageheugen en op de bestuurderskaart van de bestuurder die het voertuig bestuurt, geregistreerd en opgeslagen worden. De apparatuur moet de onder a), punten 4 en 5, bedoelde gegevens gelijktijdig, maar afzonderlijk in het datageheugen en op beide bestuurderskaarten registreren en opslaan.

d) Tonen en afdrukken op aanvraag van bevoegde gebruiker

1. Bestuurderskaartnummer, vervaldatum van de kaart.
2. Naam en voornaam van de kaarthouder.
3. De rijtijd op dat moment sinds de laatste onderbreking of rustpauze.
4. Totale rijtijd voor de dag na de laatste rustperiode van ten minste acht uur.
5. Rijtijden voor de dag tussen twee rustperiodes van ten minste acht uur voor de voorgaande 27 kalenderdagen waarop de bestuurder heeft gereden met datum, tijdstip en duur.
6. Totale rijtijden voor de lopende week en de voorafgaande week en de totale rijtijden voor de twee volledige voorafgaande weken.
7. Overige werktijden en perioden van beschikbaarheid.
8. Rustperiodes van ten minste acht uur voor de dag en de voorafgaande 27 kalenderdagen, met datum, tijdstip en duur.
9. De kentekennummers van de voertuigen waarmee de bestuurder ten minste de laatste 28 kalenderdagen heeft gereden, met de per voertuig en dag afgelegde afstand, het tijdstip waarop de bestuurderskaart voor de eerste keer is ingebracht en voor de laatste keer is uitgenomen en het tijdstip waarop van voertuig werd gewisseld.
10. Tijdafstelling met datum, tijdstip en bestuurderskaartnummer.
11. Onderbreking van de stroomvoorziening van het controleapparaat met datum, tijdstip, duur en bestuurderskaartnummer (als bedoeld onder a), punt 6).
12. Onderbreking van de verbinding tussen opnemer en voertuig, met datum, tijdstip, duur en bestuurderskaartnummer (als bedoeld onder a), punt 6).
13. Het VIN- en/of het kentekennummer van het bestuurde voertuig.
14. Rijden zonder bestuurderskaart als bedoeld onder a), punt 9, voor de laatste 28 kalenderdagen.
15. De opgeslagen, gedetailleerde gegevens over de bestuurder (als bedoeld onder c)).
16. De ingevoerde gegevens over begin- en eindpunt van de dagelijkse werkperiode.
17. Automatisch identificeerbare systeemfouten van het controleapparaat, indien mogelijk met datum, tijdstip en bestuurderskaartnummer.
18. Fouten in de bestuurderskaart, met datum en tijdstip en bestuurderskaartnummer.
19. Controlekaartnummer met datum waarop de controlekaart is ingebracht en het type controle (tonen, afdrukken, overbrengen). In geval van overbrenging moet de overgebrachte periode geregistreerd worden.
20. Snelheidsoverschrijding als bedoeld onder a), punt 2.2, met datum, tijdstip en bestuurderskaartnummer voor de lopende week en in ieder geval ook de laatste dag van de voorgaande week.
21. Overzichtsrapporten aan de hand waarvan kan worden nagegaan of de Verordeningen (EEG) nr. 3820/85 en (EEG) nr. 3821/85 en Richtlijn nr. 88/599/EEG worden nageleefd.

III. CONSTRUCTIE- EN FUNCTIONELE EISEN VAN HET CONTROLEAPPARAAT**a) Algemeen**

- 1.1. Elke al dan niet goedgekeurde inrichting in of verbinding met het controleapparaat mag de juiste werking van het controleapparaat niet schaden of kunnen schaden. Wanneer het controleapparaat ter goedkeuring wordt aangeboden, dienen alle dergelijke inrichtingen te zijn aangebracht.

- 1.2. Het controleapparaat moet in alle klimatologische omstandigheden die zich normaliter op het grondgebied van de Gemeenschap voordoen naar behoren kunnen functioneren.

2. *Materiaal*

- 2.1. Alle samenstellende delen van het controleapparaat moeten zijn uitgevoerd in materiaal van voldoende stabiliteit en mechanische sterkte en met onveranderlijke elektrische en magnetische eigenschappen.
- 2.2. 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 de typegoedkeuring voor het controleapparaat heeft verleend.

3. *Meting van de afgelegde afstand*

De afgelegde afstanden kunnen worden gemeten en geregistreerd:

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

Het eventueel registreren van de achteruitrijmanoeuvres mag beslist geen invloed uitoefenen op de duidelijkheid en de nauwkeurigheid van de overige registraties.

4. *Meting van de snelheid*

- 4.1. Het meetbereik van de snelheidsmeter is vastgelegd in het goedkeuringscertificaat.
- 4.2. De eigen frequentie en het dempingsorgaan van het meetmechanisme moeten zodanig zijn dat de aanwijs- en registreerinrichtingen van de snelheid in het meetbereik, binnen de maximumtoleranties versnellingen kunnen volgen tot 2 m/s².

5. *Tijdmeting (uurwerk)*

De tijdsaanduiding geschiedt digitaal. Bijstellen wordt indien nodig in de erkende werkplaats gedaan. De kloktijd is de UTC (gecoördineerde wereldtijd). De bestuurder kan de op het leesvenster aangegeven tijd zelf instellen.

- 5.1. De tijdmeting geschiedt automatisch in het controleapparaat.
- 5.2. De kloktijd in het geheugen kan slechts worden bijgesteld wanneer er een kaart van een erkende werkplaats is ingebracht.

6. *Verlichting en bescherming*

- 6.1. De aanwijsinrichtingen van het apparaat moeten zijn voorzien van een afdoende, niet-verblindende verlichting.
- 6.2. Alle inwendige delen van het apparaat moeten voor normale gebruiksomstandigheden tegen vocht en stof beschermd zijn. Verder moeten zij door middel van omhulsels die kunnen worden verzegeld, beschermd zijn tegen ingrepen van buitenaf.
- 6.3. Er moet worden voorzien in een bescherming tegen elektrische interferentie en magnetische velden, die voldoet aan de normen voor elektronica in voertuigen.
- 6.4. De verbindingskabels tussen het controleapparaat en de zender moeten zodanig elektronisch zijn beveiligd, bijvoorbeeld door signaalencryptie, dat in dat deel van het systeem de aanwezigheid van een inrichting wordt aangetoond, die niet noodzakelijk is voor de goede werking van het controleapparaat of die de nauwkeurige werking van het controleapparaat zou kunnen verhinderen door kortsluiting, onderbreking of wijziging van de elektronische gegevens van de snelheids- en afstandopnemer of door verdubbeling van overigens goedgekeurde inrichtingen, wanneer die inrichting is aangesloten en functioneert.

6.5. Het gehele systeem, met inbegrip van de afstands- en snelheidsopnemer, moet tegen knoeien beveiligd zijn.

6.6. Het controleapparaat moet zelf fouten kunnen opsporen.

b) Aanwijsinrichtingen

De gegevens moeten van buiten het controleapparaat af zichtbaar zijn en duidelijk en ondubbelzinnig afgelezen kunnen worden, ook in het geval van twee bestuurders.

Het leesvenster moet desgevraagd de informatie als bedoeld in hoofdstuk II, onder d), kunnen laten zien. Het oproepen kan selectief of opeenvolgend plaatsvinden.

c) Waarschuwingssignalen

1. Er moet gedurende ten minste 30 seconden een waarschuwingssignaal aan de bestuurder gegeven worden wanneer het voertuig wordt gebruikt:

- zonder dat de bestuurderskaart is ingebracht;
- met een slecht functionerende kaart;
- met de bestuurderskaart in de verkeerde lezer;
- terwijl het controleapparaat een of meer interne defecten heeft opgespoord, met name die welke bedoeld zijn in hoofdstuk II, onder d), punten 17 en 18;
- boven de in hoofdstuk II, onder a), punt 2.2, bedoelde toegestane maximumsnelheid.

2. De bestuurder dient, vijftien minuten van tevoren en bij het overschrijden van de limiet, gewaarschuwd te worden voordat de maximale rijtijdperiode van 4 1/2 uur en de dagelijkse rijtijd van 9 uur worden overschreden.

3. Er dient, vijftien minuten van tevoren en op het moment zelf, een waarschuwingssignaal aan de bestuurder te worden gegeven als hij niet de acht uur dagelijkse rustperiode gedurende de laatste 24 uur in acht heeft genomen.

4. Op verzoek van de eigenaar van het voertuig kunnen aanvullende waarschuwingssignalen worden ingebouwd.

5. *Vorm van de waarschuwingssignalen*

De vorm van de waarschuwingssignalen is akoestisch, visueel, of een combinatie van beide, en moet voor de gebruiker duidelijk herkenbaar zijn.

d) Geheugen

1. De opslag van de tijdgroepen overeenkomstig hoofdstuk II, onder a), punten 3, 4 en 5, moet bij elke wijziging van activiteiten en status plaatsvinden.

2. De rijtijd moet altijd automatisch worden opgeslagen wanneer het voertuig in beweging is.

3. De overige tijdgroepen als bedoeld in artikel 15, lid 3, tweede streepje, onder b), c) en d), van de verordening moeten altijd afzonderlijk worden opgeslagen, zo nodig door de bediening van een inrichting waarmee activiteiten geselecteerd kunnen worden.

e) Aanduidingen

1. Op de wijzerplaat van het controleapparaat moeten onderstaande aanduidingen voorkomen:

- nabij het getal voor de afstands-aanduiding, de voor het meten van de afstand gebruikte eenheid, weergegeven door het symbool „km”;
- nabij het getal voor de snelheids-aanduiding, de aanduiding „km/h”.

2. Het identificatieplaatje moet zichtbaar zijn op het controleapparaat. Op het plaatje moeten de volgende vermeldingen voorkomen:
 - naam en adres van de fabrikant van het controleapparaat;
 - fabricagenummer en bouwjaar;
 - goedkeuringsmerk van het type controleapparaat;
 - de constante van het controleapparaat in de vorm „k = . . . omw/km” of „k = . . . imp/km”;
 - eventueel het snelheidsmeetbereik in dezelfde vorm als aangegeven onder 1.

Deze gegevens kunnen ook op aanvraag door het controleapparaat getoond worden.

f) **Maximumtoleranties (aanwijs- en registreerinrichtingen)**

1. De maximumtoleranties hebben betrekking op de afgelegde afstand, de snelheid en de tijd, en worden gemeten op de proefbank vóór installatie en overeenkomstig het bepaalde in hoofdstuk VII, bij installatie, periodieke controle en gebruik.
2. De onder 1 bedoelde maximumtoleranties gelden voor extreme temperaturen die overeenkomen met de klimatologische omstandigheden die zich normaliter op het grondgebied van de Gemeenschap voordoen.

IV. KAARTEN MET GEHEUGEN

A. BESTUURDERSKAART

1. Inbrengen/Uitnemen

Het controleapparaat moet zodanig zijn gebouwd dat de bestuurderskaart wordt vergrendeld nadat zij op de juiste wijze in de kaartlezer is ingebracht en dat de relevante gegevens van de bestuurderskaart automatisch in het datageheugen van het controleapparaat worden opgeslagen. De bestuurderskaart kan alleen worden uitgenomen wanneer het voertuig stilstaat en nadat de relevante gegevens op de bestuurderskaart zijn opgeslagen.

2. Geheugencapaciteit van de bestuurderskaart

De bestuurderskaart moet voldoende capaciteit hebben om de gegevens over ten minste 28 kalenderdagen als bedoeld in hoofdstuk II, onder c), voor de betrokken bestuurder op te slaan. Wanneer de gegevenskaart vol is, moeten nieuwe gegevens de oudste vervangen.

3. Zichtbare gegevens

Kant 1 bevat:

- a) de vermelding „BESTUURDERSKAART”, in hoofdletters, gedrukt in de taal/talen van de lidstaat die de kaart afgeeft;

„Bestuurderskaart” in de overige talen van de Gemeenschap, op zodanige wijze gedrukt dat deze de achtergrond van de kaart vormen:

es:	TARJETA DEL CONDUCTOR,
da:	FØRERKORT,
de:	FAHRERKARTE,
el:	KAPTA ΟΔΗΓΟΥ,
en:	DRIVER CARD,
fr:	CARTE DE CONDUCTEUR,
ga:	CÁRTA TIOMANAÍ,

it: CARTA DEL CONDUCENTE,
nl: BESTUURDESKAART,
pt: CARTÃO DE CONDUTOR,
fi: KULJETTAJAKORTTI,
sv: FÖRARKORT;

- b) de vermelding van de naam van de lidstaat die de kaart afgeeft (facultatief);
- c) het onderscheidingsteken van de lidstaat die de kaart afgeeft, negatief afgedrukt in een door twaalf gele sterren omringde blauwe rechthoek; de onderscheidingstekens zijn:

B	België
DK	Denemarken
D	Duitsland
GR	Griekenland
E	Spanje
F	Frankrijk
IRL	Ierland
I	Italië
L	Luxemburg
NL	Nederland
A	Oostenrijk
P	Portugal
FIN	Finland
S	Zweden
UK	Verenigd Koninkrijk;

- d) de gegevens die specifiek zijn voor de afgegeven kaart, met de volgende nummers:
1. de naam van de houder,
 2. de voornaam van de houder,
 3. geboortedatum en -plaats van de houder,
 4. a) de datum van afgifte van de kaart,
b) datum waarop de kaart ongeldig wordt,
c) de naam van de bevoegde autoriteit die de kaart afgeeft (mag op kant 2 worden afgedrukt),
d) ander nummer dan dat in rubriek 5, dat nuttig is voor de administratie van de kaart (facultatief),
 5. a) rijbewijsnummer, met eventueel het nummer van een vervangend bewijs,
b) bestuurderskaartnummer, met eventueel het nummer van een vervangend exemplaar,
 6. foto van de bestuurder,
 7. handtekening van de bestuurder,
 8. woon- of verblijfplaats of postadres van de houder (facultatief).

De in de punten 1, 2, 3, 4, onder b), 5, onder a), en 5 onder b), genoemde gegevens zijn ook in het geheugen van de bestuurderskaart opgeslagen.

Kant 2 bevat:

- a) een toelichting bij de genummerde rubrieken op de bladzijden 1 en 2 van de kaart;

- b) zo nodig, en met de uitdrukkelijk schriftelijke instemming van de houder, kunnen gegevens die geen verband houden met de administratie van de bestuurderskaart in deze ruimte worden opgenomen; de toevoeging van deze vermeldingen heeft geen gevolgen voor het gebruik van het model als bestuurderskaart.

EUROPEES MODEL VAN HET BESTUURDESKAART

Bladzijde 1



BESTUURDESKAART

LID-STAAT

1. _____

2. _____

3. _____

4a. _____

4b. _____

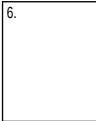
5a. _____

5b. _____

7. _____

4c. _____

(4d.) _____

6. 

(8.) _____

Bladzijde 2



1. Naam 2. Voornaam 3. Geboortedatum en -plaats

4a. Datum van afgifte rijbewijs

4b. Administratieve geldigheid tot

4c. Afgegeven door

(4d.) Nummer voor nationale administratieve doeleinden

5a. Rijbewijsnummer 5b. Bestuurderskaartnummer

6. Foto

7. Handtekening (8.) Adres

A. u. b. terugsturen naar:

NAAM VAN AUTORITEIT EN ADRES

BEELD VAN EEN BESTUURDESKAART VOLGENS HET EUROPEES MODEL: BELGISCHE BESTUURDESKAART
(Bij wijze van indicatie)



BESTUURDESKAART

KONINKRIJK BELGIË

1. Ruyter

2. Georges

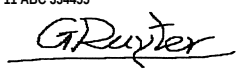
3. 01.04.73 Milano

4a. 01.07.98

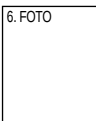
4b. 30.06.03

5a. DA 003 360

5b. 11 ABC 334455

7. 

4c. B-9000 Gent

6. FOTO 

(8.) _____



CARTE DE CONDUCTEUR

ROYAUME DE BELGIQUE

1. Jeanneaux

2. Herald

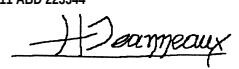
3. 01.03.74 B-7000 Mons

4a. 01.09.98

4b. 30.08.03

5a. DB 004 380

5b. 11 ABD 223344

7. 

4c. B-1180 Uccle

6. PHOTO 

(8.) _____

4. Normen

De bestuurderskaart en het controleapparaat moeten aan de volgende normen voldoen:

- ISO 7810;
- ISO 7816-1;
- ISO 7816-2;
- ISO 7816-3;
- ontwerp ISO 7816-4;
- ontwerp ISO 10373;
- nadere functiespecificaties vastgesteld in het kader van systemen van identificatiekaarten voor toepassingen in het vervoer over de weg.

5. Veiligheid, inclusief gegevensbescherming

De samenstellende delen van de bestuurderskaart zijn zodanig vervaardigd dat vervalsing en misbruik worden vermeden en pogingen daartoe zichtbaar worden.

6. Temperatuurbereik

De bestuurderskaart moet in alle klimatologische omstandigheden die zich normaliter op het grondgebied van de Gemeenschap voordoen naar behoren kunnen functioneren.

7. Levensduur

De kaart moet ten minste vijf jaar naar behoren kunnen functioneren wanneer zij met inachtneming van de milieu- en elektrotechnische specificaties wordt gebruikt.

8. Elektrotechnische kenmerken

De elektrotechnische kenmerken van de kaart komen overeen met de specificaties die gelden voor elektronica aan boord van voertuigen.

9. Logische structuur van de bestuurderskaart

De logische structuur van de kaart is zodanig dat een goede werking en compatibiliteit met elk controleapparaat dat beantwoordt aan de onderhavige bijlage zijn gewaarborgd.

10. Functies en commando's

De functies en commando's van de kaart omvatten alle functies bedoeld in hoofdstuk I, onder c), en hoofdstuk II, onder b).

11. Hoofdbestanden

De hoofdbestanden worden gespecificeerd in het kader van de in punt 4. bedoelde normen.

12. Speciale bepalingen

De lidstaten mogen in overleg met de Commissie kleuren en aanduidingen toevoegen, zoals nationale symbolen en veiligheidstekens, onverminderd de overige bepalingen van deze bijlage.

B. CONTROLESTATIONKAART, CONTROLEKAART EN BEDRIJFSKAART

Voor de controlestationkaart, de controlekaart en de bedrijfskaart worden zodanige specificaties vastgesteld dat zij voor het gebruik als bedoeld in hoofdstuk I, respectievelijk onder g), h) en i), naar behoren functioneren en compatibel zijn met elk controleapparaat dat beantwoordt aan de onderhavige bijlage. De structuur van deze kaarten is zodanig dat alleen de bevoegde gebruiker toegang heeft, en wel uitsluitend tot die functies waarvoor elke kaart is bestemd.

V. PRINTER EN STANDAARDAFDrukKEN

1. De printers zijn zo ontworpen dat zij de in hoofdstuk II, onder d), bedoelde afdrukken kunnen maken met een dusdanige afdruckscherpte dat leesfouten worden vermeden. De afdrukken moeten in normale bewaaromstandigheden gedurende ten minste een jaar duidelijk leesbaar en identificeerbaar blijven. Afmetingen en gegevens moeten bij normale luchtvochtigheid en temperatuur bewaard blijven.

Bovendien moeten op deze documenten geschreven aantekeningen kunnen worden aangebracht, zoals de handtekening van de bestuurder.

2. Ongeacht de vorm moeten afdrukken voldoende plaats bieden om de in hoofdstuk II, onder d), bedoelde informatie weer te geven.

Als meerdere afdrukken aan elkaar gehecht moeten zijn om meer plaats te bieden, moeten de aanhechtingen zodanig zijn dat de gegevens op de aanhechtingsplaatsen goed leesbaar blijven.

VI. INSTALLATIE VAN HET CONTROLEAPPARAAT

a) Installatie

1. Het controleapparaat moet beschermd zijn tegen onopzettelijke beschadiging.
2. De constante van het controleapparaat moet door bevoegde personen kunnen worden aangepast aan de kenmerkende coëfficiënt van het voertuig door middel van een daartoe geschikte inrichting, het zogenaamde „aanpassingsorgaan”.

Voertuigen met verschillende brugoverbrengingen moeten zijn voorzien van een schakelorgaan waardoor deze verschillende overbrengingen automatisch worden teruggebracht tot de overbrenging waarop het toestel door het „aanpassingsorgaan” op het voertuig is ingesteld.

b) Installatieplaatje

Na de controle van het apparaat bij de installatie wordt op, in of naast het apparaat een installatieplaatje aangebracht, dat duidelijk zichtbaar is. Na controle door een erkende installateur of werkplaats, waarbij de calibrering van de installatie moet worden gewijzigd, dient het oude plaatje door een nieuw te worden vervangen.

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

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

c) Verzegeling

1. De volgende onderdelen moeten worden verzegeld:
 - a) alle verbindingen waarvan de verbreking niet-traceerbare wijzigingen of verlies van gegevens zou veroorzaken;
 - b) alle openingen die toegang geven tot circuits of mechanismen waarvan de wijziging gevolgen zou hebben voor de goede werking van het controleapparaat of een mogelijkheid zou bieden tot het onbevoegd wijzigen van de kenmerken van het controleapparaat;
 - c) het installatieplaatje, tenzij het zodanig is aangebracht dat het niet kan worden verwijderd zonder de daarop aangebrachte aanduidingen te vernietigen.
2. In elk geval moet de plaats van de zegels op het goedkeuringscertificaat worden vermeld en moet de controle van de doeltreffendheid van die zegels deel uitmaken van de goedkeuringsprocedure.
3. De in punt 1, onder b), genoemde zegels mogen worden verwijderd:
 - in dringende gevallen;
 - voor het plaatsen, afstellen of repareren van een snelheidsbegrenzer of alle andere tot de verkeersveiligheid bijdragende inrichtingen, op voorwaarde dat het controleapparaat op betrouwbare en juiste wijze blijft functioneren en door een erkende installateur of werkplaats (als bedoeld in hoofdstuk VII) onmiddellijk na het plaatsen van de snelheidsbegrenzer dan wel alle andere tot de verkeersveiligheid bijdragende inrichtingen 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.

VII. CONTROLES EN INSPECTIES

a) **Erkenning van de controlestations (installateurs en werkplaatsen)**

De lidstaten wijzen de instanties aan die de controles en inspecties moeten verrichten.

b) **Certificatie van nieuwe of herstelde instrumenten**

Ieder afzonderlijk nieuw of hersteld instrument wordt gecertificeerd uit het oogpunt van de werking en de nauwkeurigheid van de aflezing en registratie, waarbij de in hoofdstuk III, onder f), punt 1, vastgelegde grenswaarden moeten worden gehanteerd, door middel van de verzegeling overeenkomstig hoofdstuk VI, onder c), punt 1, of een gelijkwaardige digitale vermelding in het datageheugen van het controleapparaat.

c) **Controle en programmering van de installatie**

1. Na het plaatsen in een voertuig moeten het controleapparaat en de gehele installatie voldoen aan de bepalingen betreffende de maximumtoleranties als vastgelegd in hoofdstuk III, onder f), punt 2.
2. Het controleapparaat moet worden geprogrammeerd met:
 - de datum van de controleproef;
 - UTC-tijd (gecoördineerde wereldtijd);
 - het VIN-nummer en het kentekennummer van het voertuig;
 - het nummer van de kaart van de erkende installateur of werkplaats.

d) **Periodieke controles**

1. Periodieke controles van de in de voertuigen geïnstalleerde apparaten moeten na iedere reparatie van het apparaat of na iedere wijziging van de kenmerkende coëfficiënt van het voertuig of van de effectieve omtrek der wielbanden of ten minste om de twee jaar na de laatste controle worden uitgevoerd en dit mag onder meer plaatsvinden in het kader van de technische inspecties van auto's.

Op zijn minst moet het volgende worden gecontroleerd:

- de goede werking van het controleapparaat, met name van de gegevensoverdracht van en naar de werkplaatskaart;
 - de naleving van het bepaalde in hoofdstuk III, onder f), punt 2, inzake de maximumtoleranties bij installatie;
 - de aanwezigheid van het goedkeuringsteken op het controleapparaat;
 - 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.
2. Het controleapparaat moet worden geprogrammeerd met:
 - de datum van de periodieke controle;
 - UTC-tijd (gecoördineerde wereldtijd);
 - het VIN-nummer en het kentekennummer van het voertuig;
 - het nummer van de kaart van de erkende werkplaats.
 3. Bij deze controles moet het installatieplaatje of gelijkwaardige digitale informatie in het datageheugen van het controleapparaat worden vervangen.

e) 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 rijklare toestand;
 - bandenspanning overeenkomstig de door de fabrikant verstrekte gegevens;
 - slijtage van de banden binnen de door de nationale voorschriften toegestane grenzen;
 - voortbeweging van het voertuig: het voertuig moet zich, aangedreven door zijn eigen motor, langs een rechte lijn over een vlakke ondergrond bewegen met een snelheid van 50 ± 5 km/h. Het meettraject moet ten minste 1 000 m lang zijn;
 - de test mag ook uitgevoerd worden op een geschikte proefbank, op voorwaarde dat deze even nauwkeurig is.”
-

MOTIVERING VAN DE RAAD

I. INLEIDING

De Commissie heeft op 22 juli 1994 een voorstel voor een verordening (EG) tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 3821/85 ⁽¹⁾ en Richtlijn 88/599/EEG ⁽²⁾ betreffende het controleapparaat in het wegvervoer bij de Raad ingediend ⁽³⁾. Dit voorstel is gebaseerd op artikel 75, lid 1, onder c), van het EG-Verdrag.

Het Europees Parlement heeft advies uitgebracht op 13 juli 1995 ⁽⁴⁾, het Economisch en Sociaal Comité op 22 februari 1995 ⁽⁵⁾.

In het licht van het advies van het Europees Parlement heeft de Commissie op 21 november 1995 een gewijzigd voorstel bij de Raad ingediend ⁽⁶⁾.

Op 11 december 1997 heeft de Raad zijn gemeenschappelijk standpunt vastgesteld overeenkomstig artikel 189 C van het EG-Verdrag.

II. DOEL VAN HET VOORSTEL

1. Doel van het voorstel is een betere toepassing en naleving van de sociale wetgeving op het gebied van het wegvervoer, met name wat de rij- en rusttijden van de bestuurders betreft.

Er zij gememoreerd dat:

- bij Verordening (EEG) nr. 3821/85 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer een aantal constructie-, installatie-, gebruiks- en controle-eisen is vastgesteld voor een controleapparaat in voertuigen die bestemd zijn voor het vervoer over de weg van personen of goederen (interstedelijk vervoer) dat valt onder Verordening (EEG) nr. 3820/85 ⁽⁷⁾;
- het controleapparaat het mogelijk moet maken te controleren in welke mate de bepalingen van Verordening (EEG) nr. 3820/85 worden nageleefd, inzonderheid die met betrekking tot de rij- en rusttijden van de bestuurders;
- Richtlijn 88/599/EEG van de Raad ten doel heeft de minimumeisen vast te stellen voor de controle op de juiste en uniforme toepassing van de Verordeningen (EEG) nr. 3820/85 en (EEG) nr. 3821/85.

2. De momenteel gebruikte tachograaf registreert de gegevens door middel van een traceerpen op een kartonnen schijf (tachograafdiagram). Het oorspronkelijke Commissievoorstel voorziet in de verplichte installatie, volgens een bepaald tijdschema, van:

⁽¹⁾ 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). Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EEG) nr. 1056/97 van de Commissie (PB L 154 van 12.6.1997, blz. 21).

⁽²⁾ Richtlijn 88/599/EEG van de Raad van 23 november 1988 betreffende standaardprocedures voor de controle op de toepassing van Verordening (EEG) nr. 3820/85 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer en Verordening (EEG) nr. 3821/85 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer (PB L 325 van 29.11.1988, blz. 55).

⁽³⁾ PB C 243 van 31.8.1994, blz. 8.

⁽⁴⁾ PB C 249 van 25.9.1995, blz. 128.

⁽⁵⁾ PB C 110 van 21.4.1995, blz. 19.

⁽⁶⁾ PB C 25 van 31.1.1996, blz. 5.

⁽⁷⁾ Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad van 20 december 1985 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (PB L 370 van 31.12.1985, blz. 1).

- hetzij een apparaat dat het bestaande controleapparaat (tachograaf) aanvult,
- hetzij een nieuw geïntegreerd systeem ter vervanging van het bovengenoemde systeem dat zowel een papieren schijf als een intelligente kaart bevat.

De technische specificaties van de nieuwe uitrusting staan in bijlage I A bij het oorspronkelijke voorstel.

Voorts zouden alle systemen worden toegestaan die dezelfde prestaties als de twee bovengenoemde systemen leveren, en wel overeenkomstig de bepalingen van het verordeningsvoorstel, dus nadat de Commissie die systemen volgens de comitéprocedure van type I (raadgevend comité) heeft gekeurd.

Het gewijzigde voorstel voorziet in opnemings in de verordening van een aanvullende bijlage I B, waarin in de mate van het mogelijke de nieuwe technologie wordt gedefinieerd die als alternatief systeem zou kunnen worden ingevoerd, mits de precisie en de betrouwbaarheid ervan vergelijkbaar zijn. Deze volledig digitale technologie vervangt de papieren schijf door een ingebouwd elektronisch geheugen.

III. ANALYSE VAN HET GEMEENSCHAPPELIJK STANDPUNT VAN DE RAAD

1. Sinds zij haar gewijzigd voorstel heeft ingediend, heeft de Commissie herhaaldelijk werk verricht om de technische en industriële haalbaarheid te analyseren van een nieuwe generatie volledig digitale controleapparaten die aan het concept van bijlage I B voldoen.

Gezien de positieve resultaten van dat werk en de voordelen van het concept I B (met name in termen van mogelijkheden voor en gemak van controle, betrouwbaarheid en veiligheid van het systeem) ten opzichte van de momenteel gebruikte chronotachograaf en ten opzichte van het concept I A, heeft de Raad besloten alleen optie I B in zijn gemeenschappelijk standpunt op te nemen.

Het gemeenschappelijk standpunt van de Raad voorziet immers in de verplichte installatie van een volledig digitaal controleapparaat dat aan de voorschriften van bijlage I B voldoet, in alle nieuwe voertuigen vanaf 1 juli 2000, indien aan alle gestelde voorwaarden is voldaan, namelijk dat bepaalde uitvoerige technische specificaties van bijlage I B indien mogelijk vóór 1 juli 1998 worden vastgesteld volgens de comitéprocedure van type III a).

De Raad volgt en ontwikkelt in zijn gemeenschappelijk standpunt het gewijzigde Commissievoorstel, waarin de amendementen van het Europees Parlement zijn opgenomen, die ertoe strekken de weg te openen voor de invoering van een nieuwe generatie volledig digitale controleapparaten met geïntegreerd geheugen (systeem I B).

In het gemeenschappelijke standpunt van de Raad, dat aldus de effectieve naleving van de relevante sociale wetgeving waarborgt, worden de doelstellingen inzake veiligheid en gelijkheid van de concurrentievoorwaarden van het gewijzigde Commissievoorstel behouden.

2. Het gemeenschappelijk standpunt bevat echter een aantal wijzigingen waarvan de voornaamste hierna worden vermeld. Deze hebben betrekking op:
 - a) de schrapping van bijlage I A (artikel 1, punt 1, van het gemeenschappelijk standpunt)

Het gemeenschappelijk standpunt voorziet niet meer in de mogelijkheid om apparaten die aan bijlage I A voldoen, of alternatieve digitale systemen die dezelfde prestaties als die van het systeem I B leveren, te installeren en te gebruiken.

De Raad was van oordeel dat het niet meer verantwoord is optie (bijlage) I A te handhaven, die een tussenstadium vormt tussen de huidige chronotachograaf en het volledig digitale controleapparaat. Talrijke elementen van bijlage I A, met name die met betrekking tot de „bestuurderskaart” (die de kern van het oorspronkelijke voorstel vormde), werden in bijlage I B echter behouden of aangepast;

- b) het verlenen door iedere lidstaat van de EG-goedkeuring (artikel 1, punt 3) voor nieuwe controleapparaten die overeenkomstig de technische specificaties van bijlage I B vervaardigd zijn;
- c) de toewijzing van een gedeelde verantwoordelijkheid van werkgevers en bestuurders voor de juiste werking en het juiste gebruik van het systeem (artikel 1, punten 5 en 6, onder a), tweede alinea);
- d) de vaststelling van precieze voorwaarden voor de afgifte van de bestuurderskaart (criterium van de gewone verblijfplaats), de geldigheidsduur van de kaart, de voorwaarden inzake vervanging, vernieuwing, onderlinge erkenning, ruiling, intrekking of schorsing van de kaart (artikel 1, punten 6.3, 6.4, 7, onder a) en b));
- e) het opslaan gedurende ten minste 365 dagen van de gegevens die nodig zijn voor de controle op de naleving van Verordening (EEG) nr. 3820/85 en Richtlijn 92/6/EEG ⁽¹⁾ (artikel 1, punt 6 — nieuw artikel 14, lid 5);
- f) het opslaan van het symbool van het land waar de bestuurder zijn dagelijkse werkperiode begint en dat van het land waar die periode eindigt; (meer gedetailleerde lokalisatie — maximum 20 — mogelijk indien een lidstaat zulks wenst en dit vóór 1 april 1998 aan de Commissie meedeelt) (artikel 1, punt 7, onder c);
- g) regels voor controles langs de weg waarbij rekening is gehouden met het tijdelijk naast elkaar bestaan van de twee systemen, namelijk de mogelijkheid tot deelneming aan het verkeer voor voertuigen die voorzien zijn van controleapparaten welke voldoen aan de eisen van bijlage I van de verordening en voor voertuigen die voorzien zijn van controleapparaten welke voldoen aan de eisen van bijlage I B (artikel 1, punt 7, onder e));
- h) de vervanging van het door de Commissie voorgestelde raadgevend comité van type I door een comité van type III a) (artikel 1, punt 10);
- i) een mechanisme voor de vaststelling van de datum van verplichte installatie van de controleapparaten welke aan de eisen van bijlage I B voldoen (en de afgifte door de lidstaten van de bestuurderskaarten), naar gelang van de datum van bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen* van bepaalde uitvoerige technische specificaties van bijlage I B (indien mogelijk vóór 1 juli 1998), waarvan de lijst in artikel 1, punt 9, is vastgesteld (artikel 2);
- j) de eis om voor bepaalde voertuigen die reeds in het verkeer zijn gebracht en die onder de geldende Verordening (EEG) nr. 3821/85 vallen, het bestaande controleapparaat in geval van defect te vervangen door een apparaat dat aan de eisen van bijlage I B voldoet (artikel 2, punt 1, onder b);

⁽¹⁾ 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 23.11.1992, blz. 27).

k) de wijzigingen in Richtlijn 88/599/EEG (artikel 3), die ten doel hebben:

- bij controles langs de weg geen onderscheid te maken tussen de bestuurders van voertuigen die met het huidige controleapparaat uitgerust zijn (met schijf) en de bestuurders van voertuigen die uitgerust zijn met een aan bijlage I B beantwoordend controleapparaat en een bestuurderskaart, met name wat de duur van de gecontroleerde periode betreft,
- de controle mogelijk te maken op de naleving van Richtlijn 92/6/EEG betreffende de snelheidsbegrenzers en de controle op de onmiddellijke snelheden van het voertuig gedurende de laatste 24 uur waarin het is gebruikt,
- de controle door de bevoegde autoriteiten ten eigen kantore mogelijk te maken van de gegevens die door de aan bijlage I B beantwoordende controleapparaten en de bestuurderskaarten zijn geregistreerd;

i) de opneming van een uitgebreide bijlage I B die met name voorziet in:

- een in het controleapparaat geïntegreerd geheugen waarmee de gegevens die relevant zijn voor de controles gedurende ten minste 365 dagen na hun registratie kunnen worden opgeslagen,
- een printer in de voertuigcabine (geïntegreerd in of aan te sluiten op het controleapparaat),
- een bedrijfskaart voor de toegang van het bedrijf tot de gegevens betreffende de activiteit van de bestuurders van zijn voertuigen;
- een door de bevoegde autoriteiten van de lidstaten bijgehouden controlekaart waarmee toegang wordt verschaft tot de in het geheugen van het controleapparaat of op de bestuurderskaart opgeslagen gegevens,
- een lijst van gegevens die op het scherm van het controleapparaat zichtbaar gemaakt of afgedrukt moeten kunnen worden,
- een lijst van waarschuwingssignalen bij eventuele interne defecten van het systeem of bij overschrijding en/of niet-naleving van de reglementaire tijden (hulp bij het rijden),
- de registratie van de rijperiodes, overige werktijden en periodes van beschikbaarheid, werkonderbrekingen en dagelijkse rusttijden, op de minuut nauwkeurig.

IV. AMENDEMENTEN VAN HET EUROPEES PARLEMENT

1. Amendementen van het Europees Parlement die de Raad heeft aangenomen

De Raad heeft het Commissievoorstel gevolgd en daarbij de hiernavermelde amendementen van het Europees Parlement inhoudelijk, zo niet letterlijk, aangenomen:

- in de tweede overweging, amendement nr. 1 betreffende de gevolgen van de economische druk en concurrentie die de bestuurders ondervinden met betrekking tot de regels voor de rij- en rusttijden en de snelheidsbeperkingen;
- in de derde overweging, amendement nr. 3, dat betrekking heeft op de effecten van grove overtredingen op de verkeersveiligheid en de concurrentievoorwaarden. In het gemeenschappelijk standpunt wordt dit amendement versterkt door de toevoeging van een verwijzing naar de gevolgen van „inbreuken”;

- in de vierde overweging, amendement nr. 4, dat betrekking heeft op de soorten controles en de natuurlijke of rechtspersonen die met deze controles belast zijn: in dit verband wordt in het gemeenschappelijk standpunt gesteld dat die controles zowel door de onderneming als door de bevoegde autoriteiten worden verricht;
- in de elfde overweging, het tweede deel van amendement nr. 6, betreffende de uitbreiding van de functies op het gebied van het wagenparkbeheer die door de aan bijlage I B beantwoordende controleapparaten worden geboden; het eerste deel van amendement nr. 6, dat ten doel heeft krachtigere en betrouwbaardere controleapparaten in te voeren, wordt door het gemeenschappelijk standpunt weergegeven in de tekst van het dispositief en van bijlage I B, maar dit deel van het amendement wordt niet als zodanig overgenomen;
- in de zesde overweging, amendement nr. 10, dat betrekking heeft op de voordelen van de invoering van nieuwe geavanceerde apparatuur;
- in artikel 1, punt 1, het deel van amendement nr. 17 dat de opneming van een verwijzing naar bijlage I B behelst; het andere deel van amendement nr. 17, betreffende de toevoeging van een verwijzing naar bijlage I A daarentegen is niet in aanmerking genomen, omdat bijlage I A niet in het gemeenschappelijk standpunt van de Raad is opgenomen;
- in artikel 1, onder b) (nieuw artikel 14, lid 5, van Verordening (EEG) nr. 3821/85), amendement nr. 22, dat betrekking heeft op de opslag en overbrenging van de gegevens over de bestuurder met behulp van een systeem dat de veiligheid en juistheid van de gegevens garandeert;
- in artikel 1, punt 7 f), onder (nieuw artikel 15, lid 8) amendement nr. 23, dat betrekking heeft op het verbod op vervalsing en manipulatie, om de veiligheid van het systeem te waarborgen;
- in artikel 1, punt 10 (nieuw artikel 18), amendement nr. 25, dat bepaalt dat de Commissie zal worden bijgestaan door een comité van het type III a);
- in artikel 1, punt 11, het deel van amendement nr. 26, dat betrekking heeft op de toevoeging van een nieuwe bijlage I B;
- amendement nr. 30, dat betrekking heeft op de schrapping van een bepaling van bijlage I A; deze bijlage is immers niet in het gemeenschappelijk standpunt opgenomen;
- in bijlage I B, amendement nr. 31, waarin de nieuwe bijlage I B wordt vastgelegd. De bepalingen van dit amendement zijn in het gemeenschappelijk standpunt van de Raad opgenomen en verder ontwikkeld. Er zij voorts aan herinnerd dat de technische specificaties van bepaalde punten van bijlage I B later zullen worden vastgesteld, overeenkomstig de artikelen 17 en 18 van het gemeenschappelijk standpunt.

2. Amendementen van het Europees Parlement die door de Raad niet zijn overgenomen

De Raad heeft de volgende amendementen niet overgenomen:

- amendement nr. 2, dat ertoe strekt in de verordening een nieuwe overweging op te nemen, die onderstreept dat er geen coördinerende bevoegdheid op Gemeenschapsniveau bestaat voor de controles op de naleving van de wetgeving.

De Raad brengt in herinnering dat de Gemeenschap over de noodzakelijke bevoegdheid beschikt voor de controle op de correcte en uniforme naleving van Verordening (EEG) nr. 3821/85 en Verordening (EEG) nr. 3820/85;

- amendement nr. 5, dat ertoe strekt in de verordening een nieuwe overweging op te nemen, die stelt dat het wenselijk is een groot aantal gegevens te registreren; een aantal van die gegevens wordt uitdrukkelijk vermeld.

De Raad merkt op dat de thans geldende verordening reeds de mogelijkheid biedt de gegevens te registreren die in het amendement bij wijze van voorbeeld worden vermeld, met uitzondering evenwel van de gegevens betreffende het brandstofverbruik en de rationele bedrijfsvoering, aangezien de registratie daarvan niet tot het bestek van deze verordening behoort;

- amendement nr. 7, dat ertoe strekt in de verordening een nieuwe overweging op te nemen, die stelt dat de communautaire wetgeving nieuwe technische ontwikkelingen niet in de weg mag staan.

Volgens de Raad is dit amendement overbodig;

- amendement nr. 8, dat ertoe strekt de zevende overweging van het Commissievoorstel (vijfde overweging van het gemeenschappelijk standpunt) aan te vullen. Deze overweging stelt dat het moeilijk is controle uit te oefenen op de naleving van de sociale bepalingen, omdat de gegevens thans worden vastgelegd op verscheidene registratiebladen die in de bestuurderscabine worden bewaard. Amendement nr. 8 wil toevoegen dat deze gegevens derhalve meestal niet in het bedrijf aanwezig zijn.

De Raad is van oordeel dat deze toevoeging niet tot het bestek van de verordening behoort;

- amendement nr. 9, dat ertoe strekt in de verordening een nieuwe overweging op te nemen, die stelt dat controles in het bedrijf te prefereren zijn boven controles op de weg.

Volgens de Raad blijven de controles op de weg doeltreffende instrumenten voor zowel het nationale als het internationale vervoer;

- amendement nr. 11, dat ertoe strekt de negende overweging van het gewijzigde Commissievoorstel aan te vullen, teneinde te onderstrepen dat het wenselijk is een datum te bepalen vanaf welke het thans geldende systeem niet langer mag worden gebruikt.

De Raad, die de negende overweging niet heeft overgenomen, onderstreept dat het wenselijk is dat het bestaande systeem slechts geleidelijk zou verdwijnen, als gevolg van de verplichting om enerzijds de nieuwe vervangende technologie te installeren en anderzijds de oude apparatuur onder bepaalde voorwaarden te vervangen door apparatuur die beantwoordt aan bijlage I B;

- amendement nr. 12, dat ertoe strekt de elfde overweging van het gewijzigde voorstel te wijzigen, teneinde te preciseren dat deze verordening de „nieuwe aanpak” toepast op de geharmoniseerde technische normen, niet alleen voor de specificaties van de bestuurderskaart, maar ook voor andere elektronische apparatuur.

De Raad heeft noch de overweging, noch het desbetreffende amendement overgenomen, omdat hij zulks overbodig achtte;

- de amendementen nrs. 13 en 15, die ertoe strekken de twaalfde en de veertiende overweging van het gewijzigde voorstel te wijzigen; deze overwegingen hebben betrekking op de opneming in de verordening van alternatieve systemen.

De Raad heeft deze amendementen niet overgenomen, omdat hij de betrokken overwegingen evenmin heeft overgenomen: het gemeenschappelijk standpunt voorziet niet langer in alternatieve systemen, maar alleen in de mogelijkheid om een bijlage I B in te voeren;

- amendement nr. 14, dat ertoe strekt de dertiende overweging van het gewijzigde voorstel betreffende het comité voor de technische aanpassing te wijzigen.

De Raad heeft immers de betrokken overweging niet overgenomen omdat zij overbodig is, gelet op artikel 1, punt 10, van het gemeenschappelijk standpunt (nieuw artikel 18 van Verordening (EEG) nr. 3821/85) en op de daarmee overeenstemmende dertiende overweging, die voorzien in een comitéprocedure van type III a);

- de amendementen nrs. 16 en 27, die ertoe strekken de vijftiende overweging en artikel 2, lid 1, van het gewijzigde voorstel te wijzigen. Artikel 2 voorziet onder meer in een programma voor de aanpassing achteraf van voertuigen die reeds in het verkeer zijn gebracht. Het eerste lid van dit artikel bepaalt dat het programma van toepassing zal zijn op alle aan de bepalingen van Verordening (EEG) nr. 3820/85 onderworpen voertuigen die na 1 januari 1990 zijn ingeschreven. De daarmee overeenstemmende overweging bepaalt dat de verordening geldt voor de betrokken voertuigen die voor de eerste keer na 1 januari 1990 in het verkeer werden gebracht. In deze amendementen vervangt het Europees Parlement de bovengenoemde datum door die van 1 januari 1985.

De Raad heeft noch voornoemde bepalingen, noch de amendementen van het Europees Parlement overgenomen, omdat hij van oordeel is dat het, gelet op de economische en sociale situatie van het wegvervoer, niet mogelijk is de bijkomende lasten van de vervanging van de apparatuur op te leggen aan de vervoerders die eigenaar zijn van een reeds in het verkeer gebracht voertuig met controleapparatuur die aan de geldende communautaire regelgeving voldoet. Voorts moet ook rekening gehouden worden met de technische haalbaarheid van die vervanging;

- amendement nr. 18, dat ertoe strekt een reeks artikelen te wijzigen door telkens wanneer het registratieblad of de registratiebladen worden genoemd, na de woorden „of bestuurderskaart”, de woorden „of vervangen door digitale gegevens als opgeslagen in elektronische registratieapparatuur” toe te voegen.

De Raad heeft dit amendement niet overgenomen, omdat het doet uitschijnen dat de bestuurderskaart geen wezenlijk onderdeel van ieder nieuw systeem zou zijn;

- amendement nr. 19, dat ertoe strekt in artikel 1, lid 4, aan te geven dat aan artikel 14 van Verordening (EEG) nr. 3821/85, afgezien van de nieuwe leden van het gewijzigde voorstel, ook de leden 5 bis en 5 ter worden toegevoegd.

De Raad heeft dit amendement niet overgenomen omdat het niet noodzakelijk is, gelet op de redactie van het gemeenschappelijk standpunt;

- amendement nr. 20, dat ertoe strekt wijzigingen aan te brengen in het in artikel 1, punt 4, van het gewijzigde voorstel opgenomen artikel 14, lid 5, van Verordening (EEG) nr. 3821/85, dat betrekking heeft op de bewaring door het bedrijf van de gegevens die op de bestuurderskaart zijn opgeslagen.

De Raad heeft noch de nieuwe, door de Commissie voorgestelde bepaling, noch het amendement van het Europees Parlement overgenomen. In het gemeenschappelijk standpunt wordt trouwens reeds rekening gehouden met dit element, want het geheugen van het voertuig slaat automatisch de gegevens betreffende de bestuurder op die relevant zijn voor zijn activiteit in het betrokken bedrijf (zie met name artikel 1, punt 6, onder b) (nieuw artikel 14, lid 5));

- amendement nr. 21, dat ertoe strekt in artikel 14 van Verordening (EEG) nr. 3821/85 een nieuw lid 5 bis op te nemen, dat bepaalt onder welke voorwaarden de apparatuur die beantwoordt aan bijlage I B zowel de huidige tachograaf als de bestuurderskaart kan vervangen.

De Raad heeft dit amendement niet overgenomen omdat het doet uitschijnen dat het Commissievoorstel geen betrekking zou hebben op de elektronische elementen en dat de bestuurderskaart geen wezenlijk onderdeel van het nieuwe systeem zou zijn;

- amendement nr. 24, dat ertoe strekt een bijlage I B in de verordening in te voeren en dat de te bereiken doelstellingen preciseert.

Dit amendement is niet als dusdanig in het gemeenschappelijk standpunt overgenomen, maar aan de doelstelling ervan wordt volledig voldaan door het gemeenschappelijk standpunt in zijn geheel;

- amendement nr. 28, dat ertoe strekt de inleidende zin te wijzigen van artikel 2, lid 2, van het gewijzigde voorstel, dat betrekking heeft op het programma voor de aanpassing achteraf van voertuigen die reeds in het verkeer zijn gebracht.

De Raad heeft dit amendement niet overgenomen omdat het verwijst naar bijlage I A, terwijl het gemeenschappelijk standpunt alleen bijlage I B heeft behouden;

- amendement nr. 29, dat ertoe strekt artikel 3 van het gewijzigde voorstel te wijzigen, teneinde de lidstaten de mogelijkheid te bieden een EG-goedkeuring te verlenen aan tussen 1 januari 1985 en 31 december 1996 ingeschreven voertuigen met apparatuur die niet voldoet aan de bijlagen I A en I B.

De Raad heeft dit artikel niet overgenomen in het gemeenschappelijk standpunt. Artikel 2 van het gemeenschappelijk standpunt bevat immers een reeks bepalingen betreffende de datum waarop verplicht controleapparatuur die voldoet in bijlage I B moet zijn geïnstalleerd, naar gelang van de publicatiedatum van nadere specificaties van bepaalde punten van bijlage I B en van een eerste goedkeuring overeenkomstig de voorschriften van deze bijlage;

- amendement nr. 34, dat ertoe strekt in de verordening een nieuw artikel 5 bis in te voegen, dat bepaalt dat de Commissie aan het Parlement en de Raad een verslag moet voorleggen over de technische haalbaarheid van een elektronisch apparaat en over de mogelijkheid dat apparaat vóór 1 januari 2000 in te voeren.

De Raad heeft dit amendement niet overgenomen, omdat het overbodig is, aangezien het gemeenschappelijk standpunt reeds voorziet in de installatie van een dergelijk controleapparaat, indien mogelijk vanaf 1 juli 2000.
