



Raad van de
Europese Unie

Brussel, 26 juni 2026
(OR. en)

6829/26
ADD 2

LIMITE

UK 46

Interinstitutioneel dossier:
2026/0058 (NLE)

WETGEVINGSBESLUITEN EN ANDERE INSTRUMENTEN

Betreft: Overeenkomst met betrekking tot Gibraltar tussen de Europese Unie en de
Europese Gemeenschap voor Atoomenergie, enerzijds, en het Verenigd
Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, anderzijds

GOEDERENVERVOER OVER DE WEG

DEEL A

VEREISTEN VOOR ONDERNEMERS VAN GOEDERENVERVOER OVER DE WEG:
TOEGANG TOT EN DE UITOEFENING VAN
HET BEROEP VAN ONDERNEMER VAN GOEDERENVERVOER OVER DE WEG

ARTIKEL 1

Werkingssfeer

Dit deel regelt de toegang tot en de uitoefening van het beroep van ondernemer van goederenvervoer over de weg en is van toepassing op alle ondernemers van goederenvervoer over de weg van een Partij die vervoeren verrichten binnen het toepassingsgebied van de artikelen 276 en 277 van deze overeenkomst.

ARTIKEL 2

Definities

Voor de toepassing van dit deel wordt verstaan onder:

- a) “vergunning voor de uitoefening van het beroep van ondernemer van goederenvervoer over de weg”: een bestuursrechtelijk besluit waarbij aan een natuurlijke of rechtspersoon die aan de in dit deel neergelegde voorwaarden voldoet, vergunning wordt verleend om het beroep van ondernemer van goederenvervoer over de weg uit te oefenen;
- b) “bevoegde instantie”: een nationale, regionale of plaatselijke instantie van een Partij die, ten behoeve van de afgifte van vergunningen voor de uitoefening van het beroep van ondernemer van goederenvervoer over de weg, controleert of een natuurlijke of rechtspersoon aan de in dit deel neergelegde voorwaarden voldoet en die bevoegd is voor de afgifte, schorsing of intrekking van vergunningen voor de uitoefening van het beroep van ondernemer van goederenvervoer over de weg; en
- c) “gewone verblijfplaats”: de plaats waar een persoon gewoonlijk leeft, dat wil zeggen gedurende ten minste 185 dagen per kalenderjaar, wegens persoonlijke bindingen die aantonen dat de persoon nauw verbonden is met de plaats waar hij woont.

ARTIKEL 3

Vereisten voor de uitoefening van het beroep van ondernemer van goederenvervoer over de weg

Natuurlijke of rechtspersonen die het beroep van ondernemer van goederenvervoer over de weg uitoefenen, moeten:

- a) werkelijk en op duurzame wijze in een Partij gevestigd zijn zoals bepaald in artikel 5 van dit deel;
- b) betrouwbaar zijn zoals bepaald in artikel 6 van dit deel;
- c) over de nodige financiële draagkracht beschikken zoals bepaald in artikel 7 van dit deel; en
- d) de vereiste vakbekwaamheid bezitten zoals bepaald in artikel 8 van dit deel.

ARTIKEL 4

Vervoersmanager

1. Een ondernemer van goederenvervoer over de weg wijst ten minste één natuurlijke persoon aan als vervoersmanager, die de werkelijke en permanente leiding voert over de vervoersactiviteiten, voldoet aan de vereisten van artikel 3, punten b) en d), en:

- a) een reële band heeft met de ondernemer van goederenvervoer over de weg, bijvoorbeeld als werknemer, directeur, eigenaar of aandeelhouder, of de onderneming beheert of zelf die persoon is; en

- b) ingezetene is van de Partij op het grondgebied waarvan de ondernemer van goederenvervoer over de weg is gevestigd.

2. Als een natuurlijke of rechtspersoon niet voldoet aan het vereiste van vakbekwaamheid, kan de bevoegde instantie die natuurlijke of rechtspersoon toestemming geven om het beroep van ondernemer van goederenvervoer over de weg uit te oefenen zonder overeenkomstig lid 1 een vervoersmanager aan te wijzen, op voorwaarde dat:

- a) de natuurlijke of rechtspersoon een natuurlijke persoon aanwijst die woont in de Partij waar de ondernemer van goederenvervoer over de weg is gevestigd, die voldoet aan de vereisten van artikel 3, punten b) en d), en die uit hoofde van een contract gerechtigd is de functie van vervoersmanager namens de onderneming uit te oefenen;
- b) het contract tussen de natuurlijke of rechtspersoon en de in punt a) bedoelde persoon de taken omschrijft die die persoon daadwerkelijk en op permanente wijze moet uitvoeren en de verantwoordelijkheden van die persoon als vervoersmanager bepaalt. De te omschrijven taken hebben met name betrekking op het beheren van het voertuigonderhoud, de controle van de vervoerscontracten en vervoersdocumenten, de basisboekhouding, de toewijzing van ladingen of diensten aan de bestuurders en voertuigen en de controle van de veiligheidsprocedures;
- c) de in punt a) bedoelde persoon, in zijn hoedanigheid van vervoersmanager, de vervoersactiviteiten beheert van maximaal vier verschillende ondernemers van goederenvervoer over de weg met een totaal wagenpark van maximaal 50 voertuigen; en

- d) de in punt a) bedoelde persoon de vastgestelde taken alleen in het belang van de natuurlijke of rechtspersoon uitvoert en die persoon zijn verantwoordelijkheden uitoefent onafhankelijk van andere natuurlijke of rechtspersonen waarvoor hij vervoer verricht.
3. Een Partij kan besluiten dat een overeenkomstig lid 1 aangewezen vervoersmanager niet ook overeenkomstig lid 2 mag aangewezen worden, of alleen overeenkomstig lid 2 mag aangewezen worden met betrekking tot een beperkt aantal natuurlijke of rechtspersonen of een wagenpark dat kleiner is dan het in lid 2, punt c), vermelde wagenpark.
4. De natuurlijke of rechtspersoon deelt de bevoegde instantie mee wie als vervoersmanager(s) is (zijn) aangewezen.

ARTIKEL 5

Voorwaarden inzake de vestigingseis

Om aan het vereiste van een werkelijke en duurzame vestiging in de Partij van vestiging te voldoen, moeten natuurlijke of rechtspersonen:

- a) beschikken over gebouwen waar zij toegang hebben tot de originele documenten inzake hun hoofdactiviteiten, in elektronische of enige andere vorm, met name de vervoersovereenkomsten, documenten in verband met de voertuigen waarover de natuurlijke of rechtspersonen beschikken, boekhoudkundige bescheiden, documenten inzake personeelsbeleid, arbeidsovereenkomsten, socialezekerheidsdocumenten, documenten met gegevens over ritten, de rij- en rusttijden en alle andere documenten waartoe de bevoegde instantie toegang moet krijgen om te kunnen controleren of aan de voorwaarden van dit deel is voldaan;

- b) zijn ingeschreven in het handelsregister van die Partij of in een soortgelijk register, wanneer dat uit hoofde van het nationaal recht vereist is;
- c) onderworpen zijn aan de belasting op inkomsten en, wanneer dat uit hoofde van het nationaal recht vereist is, een btw-identificatienummer hebben gekregen;
- d) zodra een vergunning is verleend, over een of meer voertuigen beschikken die zijn ingeschreven of in het verkeer zijn toegelaten en mogen worden gebruikt overeenkomstig de wetgeving van die Partij, ongeacht of die voertuigen in volle eigendom zijn dan wel onderworpen zijn aan bijvoorbeeld een huurkoopovereenkomst of een huur- of leasingovereenkomst;
- e) haar administratieve en commerciële activiteiten daadwerkelijk en ononderbroken verrichten met de adequate apparatuur en voorzieningen in gebouwen zoals bedoeld in punt a) die zich in die Partij bevinden, en haar vervoersactiviteiten daadwerkelijk en ononderbroken uitvoeren met de in punt f) bedoelde voertuigen en met adequate technische voorzieningen die zich in die Partij bevinden; en
- f) in de regel en op permanente basis beschikken over een aantal voertuigen dat voldoet aan de voorwaarden van punt d) en bestuurders die normaal gesproken gestationeerd zijn in een exploitatievestiging in die Partij, in verhouding tot het volume vervoersactiviteiten dat de onderneming uitvoert.

ARTIKEL 6

Voorwaarden betreffende de betrouwbaarheidseis

1. Met inachtneming van lid 2 bepalen de Partijen de voorwaarden die natuurlijke en rechtspersonen en vervoersmanagers moeten vervullen om te voldoen aan de betrouwbaarheidseis.

Om na te gaan of een natuurlijke of rechtspersoon aan die eis voldoet, houden de Partijen rekening met het gedrag van die natuurlijke of rechtspersoon, zijn vervoersmanagers, uitvoerend directeurs en andere door de Partijen vastgestelde relevante personen. De verwijzingen in dit artikel naar veroordelingen, sancties of inbreuken omvatten veroordelingen, sancties of inbreuken van de natuurlijke of rechtspersoon zelf, zijn vervoersmanagers, uitvoerend directeurs en andere door de Partijen vastgestelde relevante personen.

De in dit lid bedoelde voorwaarden omvatten ten minste het volgende:

- a) er mogen geen dwingende redenen zijn om te twijfelen aan de betrouwbaarheid van de vervoersmanager of de ondernemer van goederenvervoer over de weg, zoals veroordelingen of sancties wegens ernstige inbreuken op de nationale voorschriften op het gebied van:
 - i) handelsrecht;
 - ii) insolventierecht;
 - iii) de in het beroep geldende loon- en arbeidsvoorwaarden;

- iv) wegverkeer;
 - v) beroepsaansprakelijkheid;
 - vi) mensen- of drugshandel; en
 - vii) belastingrecht; en
- b) jegens de vervoersmanager of de ondernemer van goederenvervoer over de weg is niet, in een of beide Partijen, een veroordeling voor een ernstig strafbaar feit uitgesproken of een sanctie wegens ernstige inbreuken op de voorschriften van de artikelen 278 tot en met 282 van deze overeenkomst of op nationale voorschriften opgelegd met betrekking tot met name:
- i) de rij- en rusttijden van de bestuurders, de arbeidstijd en de installatie en het gebruik van controleapparatuur;
 - ii) het maximaal toegestane gewicht en de maximaal toegestane afmetingen van de voor internationaal vervoer gebruikte bedrijfsvoertuigen;
 - iii) de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van bestuurders;
 - iv) de technische staat van de bedrijfsvoertuigen, inclusief de verplichte technische keuring van motorvoertuigen;
 - v) de toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg;
 - vi) de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg;

- 
- vii) de installatie en het gebruik van snelheidsbegrenzers in bepaalde categorieën voertuigen;
 - viii) het rijbewijs;
 - ix) de toegang tot het beroep;
 - x) dierenvervoer;
 - xi) de detachering van werknemers in het wegvervoer;
 - xii) het recht dat van toepassing is op contractuele verplichtingen; en
 - xiii) ritten waarvan de laad- en losplaatsen zich in de andere Partij bevinden.

2. Voor de toepassing van lid 1, derde alinea, punt b), van dit artikel geldt dat, wanneer de vervoersmanager of de ondernemer van goederenvervoer over de weg in een of beide Partijen is veroordeeld voor een ernstig strafbaar feit of een sanctie heeft gekregen voor een van de zwaarste inbreuken zoals uiteengezet in aanhangsel 27-A-1-1, de bevoegde instantie van de Partij van vestiging op passende wijze en tijdig een administratieve procedure voert en voltooit, met inbegrip van, indien van toepassing, een inspectie ter plaatse in de gebouwen en/of op de terreinen van de betrokken natuurlijke of rechtspersoon.

Tijdens de administratieve procedure gaat de bevoegde instantie na of het verlies van de betrouwbaarheidsstatus op grond van specifieke omstandigheden in het gegeven geval een onevenredig strenge sanctie zou zijn. Bij die beoordeling houdt de bevoegde instantie rekening met het aantal ernstige inbreuken op de in lid 1, derde alinea, van dit artikel vermelde regels en met het aantal zwaarste inbreuken zoals uiteengezet in aanhangsel 27-A-1-1 waarvoor de vervoersmanager of de ondernemer van goederenvervoer over de weg is veroordeeld of waarvoor hij een sanctie heeft gekregen. Alle bevindingen worden naar behoren gemotiveerd.

Als de bevoegde instantie oordeelt dat het verlies van de betrouwbaarheidsstatus onevenredig zou zijn, beslist zij dat de betrokken natuurlijke of rechtspersoon de betrouwbaarheidsstatus behoudt. Indien de bevoegde instantie oordeelt dat het verlies van de betrouwbaarheidsstatus niet onevenredig zou zijn, leidt de veroordeling of de sanctie tot het verlies van de betrouwbaarheidsstatus.

3. Naast de lijst van zwaarste inbreuken in aanhangsel 27-A-1-1 kunnen ernstige inbreuken in aanhangsel 27-A-1-1bis leiden tot het verlies van de betrouwbaarheidsstatus.

4. Aan de betrouwbaarheidseis wordt niet voldaan zolang niet op grond van de desbetreffende bepalingen van het nationaal recht van de Partijen een rehabilitatie heeft plaatsgevonden of een andere maatregel van gelijke werking is getroffen.

ARTIKEL 7

Voorwaarden betreffende de eis inzake financiële draagkracht

1. Om te voldoen aan de eis inzake financiële draagkracht moet een natuurlijke of rechtspersoon op permanente basis in staat zijn om zijn financiële verplichtingen in het lopende boekjaar na te komen. De natuurlijke of rechtspersoon toont aan de hand van zijn door een accountant of een daartoe naar behoren gemachtigde persoon gecertificeerde jaarrekeningen aan dat hij jaarlijks beschikt over een eigen vermogen van:
 - a) in totaal ten minste 9 000 EUR / 8 000 GBP wanneer slechts één motorvoertuig wordt gebruikt, 5 000 EUR / 4 500 GBP voor elk extra motorvoertuig of elk samenstel van voertuigen met een maximaal toegestane massa in beladen toestand van meer dan 3,5 ton en 900 EUR / 800 GBP voor elk extra motorvoertuig of elk samenstel van voertuigen met een maximaal toegestane massa in beladen toestand van meer dan 2,5 ton, maar niet meer dan 3,5 ton;
 - b) natuurlijke of rechtspersonen die het beroep van ondernemer van goederenvervoer over de weg uitoefenen met uitsluitend motorvoertuigen of samenstellen van voertuigen met een maximaal toegestane massa in beladen toestand van meer dan 2,5 ton maar niet meer dan 3,5 ton, tonen op basis van door een accountant of een daartoe naar behoren gemachtigde persoon gecertificeerde jaarrekeningen aan dat zij elk jaar kunnen beschikken over een eigen vermogen van minstens 1 800 EUR / 1 600 GBP wanneer slechts één voertuig wordt gebruikt en 900 EUR / 800 GBP per extra voertuig.

2. In afwijking van lid 1 kan de bevoegde instantie toestaan of vereisen dat een onderneming haar financiële draagkracht aantoonst door middel van een door de bevoegde instantie vastgesteld attest, zoals een bankgarantie of een verzekering, inclusief een beroepsaansprakelijkheidsverzekering van één of meerdere banken of andere financiële instellingen, waaronder verzekeringsmaatschappijen, of een ander bindend document, met een gezamenlijke en hoofdelijke garantie voor de onderneming ten aanzien van de in lid 1, punt a), vermelde bedragen.
3. Wanneer een onderneming voor het jaar van haar registratie niet over gecertificeerde jaarrekeningen beschikt, aanvaardt de bevoegde instantie, in afwijking van lid 1, dat die onderneming haar financiële draagkracht aantoonst door middel van een attest, zoals een bankgarantie, een door een financiële instelling afgegeven document dat de onderneming toegang verschaft tot krediet, of een ander, door de bevoegde instantie vastgesteld bindend document waaruit blijkt dat de onderneming over de in lid 1, punt a), vermelde bedragen beschikt.
4. De in lid 1 bedoelde jaarrekeningen en de in lid 2 bedoelde garantie die moeten worden gecontroleerd, zijn respectievelijk de jaarrekeningen en de bankgarantie van de economische entiteit die gevestigd is in de Partij waar de vergunning is aangevraagd en niet die van eventuele andere, in de andere Partij gevestigde entiteiten.

ARTIKEL 8

Voorwaarden betreffende de vakbekwaamheidseis

1. Om te voldoen aan de vakbekwaamheidseis moet de betrokken persoon of moeten de betrokken personen de kennis bezitten die overeenstemt met het in deel I van aanhangsel 27-A-1-2 omschreven opleidingsniveau met betrekking tot de genoemde onderwerpen. Die kennis wordt aangetoond door middel van een verplicht schriftelijk examen dat, indien een Partij daartoe besluit, kan worden aangevuld met een mondeling examen. Die examens worden georganiseerd overeenkomstig deel II van aanhangsel 27-A-1-2. Met het oog daarop kan een Partij de betrokkenen ertoe verplichten voor het examen een opleiding te volgen.
2. De betrokken personen leggen het examen af in de Partij waar zij hun gewone verblijfplaats hebben.
3. Enkel daartoe door een Partij overeenkomstig de door haar vastgestelde criteria naar behoren gemachtigde autoriteiten of instanties zijn bevoegd voor de organisatie en certificering van de in lid 1 van dit artikel bedoelde schriftelijke en mondelinge examens. De Partijen controleren geregeld of die autoriteiten of instanties de examens organiseren overeenkomstig de in aanhangsel 27-A-1-2 vastgestelde voorwaarden.
4. Een Partij kan de houders van bepaalde, in die Partij uitgereikte en speciaal daartoe aangewezen kwalificaties van hoger of technisch onderwijs betreffende alle in de lijst van deel I van aanhangsel 27-A-1-2 genoemde onderwerpen, vrijstellen van de examens over de onderwerpen waarop die kwalificaties betrekking hebben. De vrijstelling geldt alleen voor de afdelingen van deel I van aanhangsel 27-A-1-2 waarvoor de kwalificatie alle onderwerpen bestrijkt die genoemd worden onder de hoofding van elke afdeling.

Een Partij kan de houders van getuigschriften van vakbekwaamheid geldig voor binnenlands vervoer in die Partij vrijstellen van sommige onderdelen van de examens.

ARTIKEL 9

Vrijstelling van examens

Met het oog op het verlenen van een vergunning aan een ondernemer van goederenvervoer over de weg die uitsluitend motorvoertuigen of samenstellen van voertuigen gebruikt met een maximaal toegestane massa in beladen toestand van niet meer dan 3,5 ton, kunnen de Partijen besluiten om personen die aantonen dat zij voor een periode van tien jaar voorafgaand aan 20 augustus 2020 ononderbroken een soortgelijke natuurlijke of rechtspersoon hebben beheerd, vrij te stellen van de in artikel 8, lid 1, bedoelde examens.

ARTIKEL 10

Procedure voor de schorsing en intrekking van vergunningen

1. Indien de bevoegde instantie vaststelt dat een natuurlijke of rechtspersoon het risico loopt niet langer aan de vereisten van artikel 3 te voldoen, stelt zij de betrokken natuurlijke of rechtspersoon daarvan in kennis. Indien de bevoegde instantie vaststelt dat niet meer wordt voldaan aan een of meer van de vereisten, kan zij de natuurlijke of rechtspersoon een van de volgende termijnen toekennen waarbinnen de situatie moet worden geregulariseerd:

- a) een termijn van ten hoogste zes maanden waarin een vervanger moet worden aangeworven voor de vervoersmanager, indien de vervoersmanager niet langer voldoet aan de vereisten inzake betrouwbaarheid of vakbekwaamheid; die termijn kan worden verlengd met drie maanden bij overlijden of lichamelijke ongeschiktheid van de vervoersmanager;
- b) een termijn van ten hoogste zes maanden waarin de natuurlijke of rechtspersoon moet kunnen aantonen dat hij over een werkelijke en duurzame vestiging beschikt; of
- c) een termijn van ten hoogste zes maanden waarin de natuurlijke of rechtspersoon, indien niet is voldaan aan het vereiste inzake financiële draagkracht, moet aantonen dat hij opnieuw permanent aan die vereiste voldoet.

2. De bevoegde instanties kunnen natuurlijke of rechtspersonen waarvan de vergunning is ingetrokken of geschorst, verplichten om, als voorwaarde voor een eventuele rehabilitatiemaatregel, ervoor te zorgen dat hun vervoersmanagers met goed gevolg de in artikel 8, lid 1, bedoelde examens afleggen.

3. Indien de bevoegde instantie vaststelt dat een natuurlijke of rechtspersoon niet meer aan een of meer van de vereisten van artikel 3 voldoet, schorst zij de vergunning voor de uitoefening van het beroep van ondernemer van goederenvervoer over de weg of trekt zij de vergunning in binnen de in lid 1 van dit artikel bedoelde termijn.

ARTIKEL 11

Ongeschiktverklaring van de vervoersmanager

1. Indien een vervoersmanager overeenkomstig artikel 6 zijn betrouwbaarheidsstatus verliest, verklaart de bevoegde instantie hem ongeschikt om de leiding te hebben over de vervoersactiviteiten van een ondernemer van goederenvervoer over de weg.

De bevoegde instantie rehabiliteert de vervoersmanager niet eerder dan één jaar na de datum van het verlies van de betrouwbaarheidsstatus en niet voordat de vervoersmanager heeft aangetoond een passende opleiding te hebben gevolgd voor een periode van ten minste drie maanden, dan wel een examen over de in deel I van aanhangsel 27-A-1-2 vermelde onderwerpen heeft afgelegd.

2. Indien een vervoersmanager overeenkomstig artikel 6 zijn betrouwbaarheidsstatus verliest, kan op zijn vroegst één jaar na de datum van het verlies van de betrouwbaarheidsstatus een rehabilitatieaanvraag worden ingediend.

ARTIKEL 12

Beoordeling en registratie van aanvragen

1. De bevoegde instanties van elke Partij registreren de gegevens betreffende de ondernemingen aan wie zij een vergunning verlenen, in de in artikel 13, lid 1, bedoelde nationale elektronische registers.
2. Bij de beoordeling van de betrouwbaarheid van een onderneming gaan de bevoegde instanties na of de aangewezen vervoersmanager(s) ten tijde van de aanvraag op grond van artikel 11 in een van de Partijen ongeschikt is (zijn) verklaard om de leiding te hebben over de vervoersactiviteiten van een onderneming.
3. De bevoegde instanties controleren regelmatig of de ondernemingen waaraan zij een vergunning hebben verleend voor de uitoefening van het beroep van ondernemer van goederenvervoer over de weg, nog steeds aan de in artikel 3 bedoelde vereisten voldoen. Daartoe voeren de bevoegde instanties controles uit, met inbegrip van, waar van toepassing, inspecties ter plaatse bij de betrokken onderneming, waarbij men zich richt op ondernemingen die geclassificeerd zijn als ondernemingen met een verhoogd risico.

ARTIKEL 13

Nationale elektronische registers

1. De bevoegde instanties houden een nationaal elektronisch register bij van wegvervoerondernemingen die een vergunning hebben gekregen om het beroep van ondernemer van goederenvervoer over de weg uit te oefenen.

2. De gegevens in de nationale registers van wegvervoerondernemingen en de voorwaarden voor toegang tot die gegevens zijn opgenomen in aanhangsel 27-A-1-5.

ARTIKEL 14

Administratieve samenwerking tussen de bevoegde instanties

1. De bevoegde instanties van elke Partij wijzen een nationaal contactpunt aan dat wordt belast met de uitwisseling van informatie met de bevoegde instanties van de andere Partij, voor wat de toepassing van dit deel betreft.
2. De bevoegde instanties van elke Partij werken nauw samen en bieden elkaar snel wederzijdse bijstand en andere relevante informatie teneinde de uitvoering en handhaving van dit deel te vergemakkelijken.
3. De bevoegde instanties van elke Partij voeren afzonderlijke controles uit om na te gaan of een onderneming voldoet aan de voorwaarden voor toegang tot het beroep van ondernemer van goederenvervoer over de weg wanneer een bevoegde instantie van de andere Partij daar in behoorlijk gemotiveerde gevallen om verzoekt. Zij delen de bevoegde instantie van de andere Partij de resultaten van dergelijke controles mee, alsook de maatregelen die zijn genomen wanneer is vastgesteld dat de onderneming niet meer aan de eisen van dit deel voldoet.
4. De bevoegde instanties van elke Partij wisselen gegevens uit betreffende veroordelingen en sancties wegens ernstige inbreuken zoals bedoeld in artikel 6, lid 2.
5. De nadere regels inzake de manier waarop informatie wordt uitgewisseld zoals bedoeld in de leden 3 en 4, zijn uiteengezet in aanhangsel 27-A-1-5.

ZWAARSTE INBREUKEN
VOOR DE TOEPASSING VAN DEEL A, ARTIKEL 6, LID 2, VAN DEZE BIJLAGE

1. De volgende overschrijdingen van de rijtijden:
 - a) overschrijden van de maximaal toegestane zesdaagse of tweewekelijkse rijtijden met 25 % of meer;
 - b) overschrijden, tijdens een dagelijkse werktijd, van de maximale dagelijkse rijtijd met een marge van 50 % of meer.
2. Niet beschikken over een tachograaf en/of snelheidsbegrenzer of in het voertuig beschikken over en/of gebruikmaken van een frauduleus apparaat waarmee de geregistreerde gegevens van het controleapparaat en/of de snelheidsbegrenzer kunnen worden gewijzigd of de registratiebladen of de van de tachograaf en/of de bestuurderskaart gedownload gegevens kunnen worden vervalst.
3. Het rijden met een voertuig zonder geldig bewijs van technische keuring of met een voertuig waarvan op grond van een zeer ernstige tekortkoming aan, onder andere, het remsysteem, stuurstangen, wielen/banden, ophangingen of chassis een onmiddellijk gevaar voor de verkeersveiligheid uitgaat in een mate die leidt tot het besluit het voertuig uit het verkeer te nemen.

4. Het vervoer van gevaarlijke goederen die niet vervoerd mogen worden of het vervoer van dergelijke goederen in verboden of niet erkende middelen van omsluiting, of die niet op het voertuig vermeld zijn als gevaarlijke goederen, zodat er gevaar dreigt voor mensenlevens of het milieu in een mate die leidt tot het besluit het voertuig uit het verkeer te nemen.
5. Het vervoer van goederen zonder in het bezit te zijn van een geldig rijbewijs of het vervoer door een onderneming die niet in het bezit is van een geldige exploitatievergunning zoals bedoeld in artikel 278 van deze overeenkomst.
6. Rijden met een vervalst rijbewijs of met een rijbewijs waarvan de chauffeur niet de houder is of dat verkregen is op basis van valse verklaringen en/of nagmaakte documenten.
7. Het vervoer van goederen waarbij de maximaal toegestane massa in beladen toestand met 20 % of meer wordt overschreden voor voertuigen met een maximaal toegestaan gewicht in beladen toestand van meer dan 12 t, en met 25 % of meer voor voertuigen met een maximaal toegestaan gewicht in beladen toestand van maximaal 12 t.

LIJST VAN DE ZWAARSTE INBREUKEN
VOOR DE TOEPASSING VAN DEEL A, ARTIKEL 6, LID 2, VAN DEZE BIJLAGE

In de volgende tabellen zijn categorieën en soorten ernstige inbreuken op deze bijlage opgenomen, ingedeeld in drie ernstcategorieën overeenkomstig het eventuele risico van overlijden of ernstige verwondingen en/of van verstoring van de concurrentie op de wegvervoersmarkt: zwaarste inbreuk (*most serious infringement* – MSI), zeer ernstige inbreuk (*very serious infringement* – VSI) en ernstige inbreuk (*serious infringement* – SI).

(1) Categorieën inbreuken op afdeling 2 van deel B van deze bijlage, tenzij anders vermeld

	RECHTSGROND	SOORT INBREUK	ERNST			
			MSI	VSI	SI	
Rijtijden						
1.	Artikel 4, lid 1, en aanhangsel 27-A-1-1	Overschrijding van de dagelijkse rijtijd van 9 uur als verlenging tot 10 uur niet is toegestaan	$10\text{ h} \leq \dots < 11\text{ h}$			X
2.			$11\text{ h} \leq \dots$		X	
3.		Overschrijding van de dagelijkse rijtijd van 9 uur met 50 % of meer	$13\text{ h } 30 \leq \dots$	X		
4.		Overschrijding van de verlengde dagelijkse rijtijd van 10 uur, als verlenging is toegestaan	$11\text{ h} \leq \dots < 12\text{ h}$			X
5.			$12\text{ h} \leq \dots$		X	
6.		Overschrijding van de dagelijkse rijtijd van 10 uur met 50 % of meer	$15\text{ h} \leq \dots$	X		

	RECHTSGROND	SOORT INBREUK		ERNST		
				MSI	VSI	SI
7.	Artikel 4, lid 2, en aanhangsel 27-A-1-1	Overschrijding van de wekelijkse rijtijd	$60 \text{ h} \leq \dots < 65 \text{ h}$			X
8.			$65 \text{ h} \leq \dots < 70 \text{ h}$		X	
9.		Overschrijding van de wekelijkse rijtijd met 25 % of meer	$70 \text{ h} \leq \dots$	X		
10.	Artikel 4, lid 3, en aanhangsel 27-A-1-1	Overschrijding van de totale maximumrijtijd gedurende 2 opeenvolgende weken	$100 \text{ h} \leq \dots < 105 \text{ h}$			X
11.			$105 \text{ h} \leq \dots < 112 \text{ h } 30$		X	
12.		Overschrijding van de totale maximumrijtijd gedurende 2 opeenvolgende weken met 25 % of meer	$112 \text{ h } 30 \leq \dots$	X		
Onderbrekingen						
13.	Artikel 5	Overschrijding van de aaneengesloten rijtijd van 4,5 uur alvorens een onderbreking te nemen	$5 \text{ h} \leq \dots < 6 \text{ h}$			X
14.			$6 \text{ h} \leq \dots$		X	
Rusttijden						
15.	Artikel 6, lid 2	Onvoldoende dagelijkse rusttijd van minder dan 11 uur als een verkorting van de dagelijkse rusttijd niet is toegestaan	$8 \text{ h } 30 \leq \dots < 10 \text{ h}$			X
16.			$\dots < 8 \text{ h } 30$		X	
17.		Onvoldoende verkorte dagelijkse rusttijd van minder dan 9 uur als verkorting is toegestaan	$7 \text{ h} \leq \dots < 8 \text{ h}$			X
18.			$\dots < 7 \text{ h}$		X	
19.		Onvoldoende opgesplitste dagelijkse rusttijd van minder dan 3 uur + 9 uur	$3 \text{ h} + [7 \text{ h} \leq \dots < 8 \text{ h}]$			X
20.			$3 \text{ h} + [\dots < 7 \text{ h}]$		X	

	RECHTSGROND	SOORT INBREUK		ERNST		
				MSI	VSI	SI
21.	Artikel 6, lid 5	Onvoldoende dagelijkse rusttijd van minder dan 9 uur bij meervoudige bemanning	$7\text{ h} \leq \dots < 8\text{ h}$			X
22.			$\dots < 7\text{ h}$		X	
23.	Artikel 6, lid 6	Onvoldoende verkorte wekelijkse rusttijd van minder dan 24 uur	$20\text{ h} \leq \dots < 22\text{ h}$			X
24.			$\dots < 20\text{ h}$		X	
25.		Onvoldoende wekelijkse rusttijd van minder dan 45 uur als een verkorting van de wekelijkse rusttijd niet is toegestaan	$36\text{ h} \leq \dots < 42\text{ h}$			X
26.			$\dots < 36\text{ h}$		X	
27.		Overschrijden van zes opeenvolgende periodes van 24 uur na afloop van de vorige wekelijkse rusttijd	$3\text{ h} \leq \dots < 12\text{ h}$			X
28.			$12\text{ h} \leq \dots$		X	
29.	Artikel 6, lid 7	Geen rusttijd ter compensatie van twee opeenvolgende verkorte wekelijkse rusttijden			X	
30.	Artikel 6, lid 9	Normale wekelijkse rusttijd of wekelijkse rusttijd van meer dan 45 uur die in een voertuig wordt genomen			X	
31.		De werkgever dekt de kosten voor het verblijf buiten het voertuig niet				X
Organisatie van het werk						
32.	Artikel 6, lid 10	De vervoersonderneming zorgt er bij de planning van het werk niet voor dat de bestuurders kunnen terugkeren naar de exploitatievestiging van de werkgever of naar hun woonplaats			X	
33.	Artikel 7, lid 1	Koppeling van het loon/de betaling aan de afgelegde afstand, de leveringssnelheid of de hoeveelheid vervoerde goederen			X	
34.	Artikel 7, lid 2	Geen of gebrekkige organisatie van het werk van de bestuurder, geen of gebrekkige instructies die de bestuurder in staat stellen aan het recht te voldoen			X	

(2) Categorieën inbreuken op afdeling 4 van deel B en afdeling 2 van deel C van deze bijlage

	RECHTSGROND	SOORT INBREUK	ERNST		
			MSI	VSI	SI
Installatie van de tachograaf					
1.	Artikelen 3 en 5 van afdeling 2 van deel C en aanhangsel 27-A-1-1	Geen tachograaf met typegoedkeuring geïnstalleerd en in gebruik	X		
Gebruik van tachografen, bestuurderskaarten en registratiebladen					
2.	Artikel 6, lid 1, van afdeling 2 van deel C	Gebruik van een tachograaf die niet door een erkende werkplaats is gecontroleerd		X	
3.	Artikel 3 van afdeling 4 van deel B en aanhangsel 27-A-1-1	De bestuurder bezit en/of gebruikt meer dan één bestuurderskaart		X	
4.		Rijden met een vervalste bestuurderskaart (geldt als rijden zonder bestuurderskaart)	X		
5.		Rijden met een bestuurderskaart waarvan de bestuurder niet de houder is (geldt als rijden zonder bestuurderskaart)	X		
6.		Rijden met een bestuurderskaart die is verkregen op grond van foute verklaringen en/of vervalste documenten (geldt als rijden zonder bestuurderskaart)	X		
7.	Artikel 7, lid 1, van afdeling 4 van deel B en artikel 15, lid 1, van afdeling 2 van deel C	Tachograaf werkt niet correct (bv.: tachograaf niet correct geïnspecteerd, gekalibreerd en verzegeld)		X	
8.		Tachograaf niet correct gebruikt (bv.: doelbewust, vrijwillig of verplicht misbruik, ontbreken van instructies over correct gebruik enz.)		X	

	RECHTSGROND	SOORT INBREUK	ERNST		
			MSI	VSI	SI
9.	Artikel 7, lid 2, van afdeling 4 van deel B en aanhangsel 27-A-1-1	Aanwezigheid in het voertuig en/of gebruik van een frauduleus apparaat dat de geregistreerde gegevens van de tachograaf kan wijzigen	X		
10.		Vervalsen, verbergen, schrappen of vernietigen van op de registratiebladen opgeslagen gegevens of van gegevens die zijn opgeslagen of gedownload van de tachograaf en/of bestuurderskaart	X		
11.	Artikel 15, lid 2, van afdeling 2 van deel C	De onderneming houdt de registratiebladen, print-outs en gedownloade gegevens niet bij		X	
12.		Geregistreerde en opgeslagen gegevens niet beschikbaar gedurende minstens een jaar		X	
13.	Artikel 6, lid 1, van afdeling 4 van deel B	Incorrect gebruik van registratiebladen/bestuurderskaart		X	
14.		Niet-toegestane intrekking van registratiebladen of bestuurderskaart, met gevolgen voor de registratie van relevante gegevens		X	
15.		Het registratieblad of de bestuurderskaart is gebruikt gedurende een langere periode dan die waarvoor het blad of de kaart bestemd is, en er zijn gegevens verloren gegaan.		X	
16.	Artikel 6, lid 2, van afdeling 4 van deel B	Gebruik van vuile of beschadigde registratiebladen of bestuurderskaarten, met onleesbare gegevens		X	
17.	Artikel 6, lid 3, van afdeling 4 van deel B	Geen handmatige invoer als dat vereist is		X	
18.	Artikel 6, lid 4, van afdeling 4 van deel B	Gebruik van verkeerd registratieblad, of de bestuurderskaart is niet in de correcte lezer ingebracht (meervoudige bemanning)			X

	RECHTSGROND	SOORT INBREUK	ERNST		
			MSI	VSI	SI
19.	Artikel 6, lid 5, van afdeling 4 van deel B	Incorrect gebruik van de schakelorganen		X	
Voorleggen van informatie					
20.	Artikel 6, lid 5, punt b), v), van afdeling 4 van deel B	Incorrect gebruik of niet-gebruik van het teken voor “veerboot/trein”			X
21.	Artikel 6, lid 6, van afdeling 4 van deel B	Vereiste informatie niet aangebracht op het registratieblad		X	
22.	Artikel 6, lid 7, van afdeling 4 van deel B	De bestuurder heeft de symbolen van de landen waarvan hij de grenzen tijdens zijn dagelijkse rijtijd heeft overschreden, niet vermeld			X
23.	Artikel 6, lid 7, van afdeling 4 van deel B	De bestuurder heeft de symbolen van de landen waar de werkperiode van de dag is begonnen en beëindigd, niet vermeld			X
24.	Artikel 10 van afdeling 4 van deel B	Controle weigeren		X	
25.		De bestuurder kan de handmatig opgetekende gegevens en de afdrukken van de lopende dag en van de voorgaande 56 dagen niet overleggen		X	
26.		Bestuurder bezit een bestuurderskaart, maar kan die niet voorleggen		X	
Defect					
27.	Artikel 16, lid 1, en artikel 5, lid 1, van afdeling 2 van deel C	Tachograaf niet hersteld door een erkende installateur of werkplaats		X	
28.	Artikel 11 van afdeling 4 van deel B	De bestuurder tekent niet alle vereiste gegevens op voor tijden die niet meer worden geregistreerd omdat de tachograaf onbruikbaar of defect is		X	

(3) Categorieën inbreuken op afdeling 3 van deel B van deze bijlage

	RECHTSGROND	SOORT INBREUK	ERNST		
			MSI	VSI	SI
Maximale wekelijkse arbeidstijd					
1.	Artikel 3	Overschrijding van de maximale wekelijkse arbeidstijd van 48 uur, als een mogelijke verlenging tot 60 uur al opgebruikt is	$56\text{ h} \leq \dots 60\text{ h}$		X
2.			$60\text{ h} \leq \dots$	X	
3.		Overschrijding van de maximale wekelijkse arbeidstijd van 60 uur als er geen afwijking uit hoofde van artikel 7 is toegestaan	$65\text{ h} \leq \dots < 70\text{ h}$		X
4.			$70\text{ h} \leq \dots$	X	
Onderbrekingen					
5.	Artikel 4	Onvoldoende verplichte onderbrekingen genomen als de arbeidstijd 6 tot 9 uur bedraagt	$10 < \dots \leq 20\text{ min}$		X
6.			$\dots \leq 10\text{ min}$	X	
7.		Onvoldoende verplichte onderbrekingen genomen als de arbeidstijd meer dan 9 uur bedraagt	$20 < \dots \leq 30\text{ min}$		X
8.			$\dots \leq 20\text{ min}$	X	
Nachtarbeid					
9.	Artikel 6	Dagelijkse arbeidstijd per periode van 24 uur in geval van nachtwerk, als er geen afwijking uit hoofde van artikel 7 is toegestaan	$11\text{ h} \leq \dots < 13\text{ h}$		X
10.			$13\text{ h} \leq \dots$	X	
Opgeslagen gegevens					
11.	Artikel 8	Werkgevers vervalsen de geregistreerde werktijden of weigeren gegevens aan de inspecteur voor te leggen.		X	
12.		Werknemers/zelfstandige bestuurders vervalsen de geregistreerde gegevens of weigeren gegevens aan de inspecteur voor te leggen		X	

(4) Categorieën inbreuken op afdeling 1 van deel C van deze bijlage

	RECHTSGROND	SOORT INBREUK	ERNST			
			MSI	VSI	SI	
Gewicht						
1.	Artikel 1 en aanhangsel 27-A-1-1	Toegestane maximumgewicht overschreden voor voertuigen van categorie N3	$5 \% \leq \dots < 10 \%$			X
2.			$10 \% \leq \dots < 20 \%$		X	
3.			$20 \% \leq \dots$	X		
4.		Toegestane maximumgewicht overschreden voor voertuigen van categorie N2	$5 \% \leq \dots < 15 \%$			X
5.			$15 \% \leq \dots < 25 \%$		X	
6.			$25 \% \leq \dots$	X		
Lengte						
7.	Artikel 1	Toegestane maximumlengte overschreden	$2 \% \leq \dots < 20 \%$			X
8.			$20 \% \leq \dots$		X	
Breedte						
9.	Artikel 1	Toegestane maximumbreedte overschreden	$2,65 \leq \dots < 3,10 \text{ metres}$			X
10.			$3,10 \text{ m} \leq \dots$		X	

(5) Categorieën inbreuken op de regels voor technische controle langs de weg

	RECHTSGROND	SOORT INBREUK	ERNST		
			MSI	VSI	SI
Technische controle					
1.	Bijlage 27, deel A, artikel 6, lid 1, punt b), iv) en aanhangsel 27-A-1-1	Rijden zonder geldig bewijs van technische controle, zoals vereist door het Unierecht en door het recht van het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot Gibraltar	X		
2.		Het voertuig wordt niet in een veilige en verkeersgeschikte toestand gehouden, met een zeer ernstig gebrek aan het remsysteem, het stangenstelsel van de stuurinrichting, de wielen/banden, de ophanging of het chassis of andere uitrusting tot gevolg, wat een zodanig onmiddellijk gevaar voor de verkeersveiligheid oplevert dat wordt besloten het voertuig uit het verkeer te nemen	X		

(6) Categorieën inbreuken op de regels voor snelheidsbegrenzers

	RECHTSGROND	SOORT INBREUK	ERNST		
			MSI	VSI	SI
1.	Bijlage 27, deel A, artikel 6, lid 1, punt b), xii)	Geen snelheidsbegrenzer geïnstalleerd	X		
2.		Snelheidsbegrenzer voldoet niet aan de geldende technische voorschriften		X	
3.		Snelheidsbegrenzer niet geïnstalleerd door een erkende werkplaats			X
4.		Aanwezigheid en/of gebruik van een frauduleus apparaat waarmee de gegevens van de snelheidsbegrenzer kunnen worden vervalst, of aanwezigheid en/of gebruik van een frauduleuze snelheidsbegrenzer	X		

(7) Categorieën inbreuken op afdeling 1 van deel B van deze bijlage

	RECHTSGROND	SOORT INBREUK	ERNST		
			MSI	VSI	SI
Opleiding en vergunning					
1.	Artikel 3	Het vervoeren van goederen zonder verplichte basiskwalificatie en/of verplichte nascholing		X	
2.	Artikel 9 en aanhangsel 27-B-1-2	Bestuurder kan geen geldige kwalificatiekaart of geldig rijbewijs overleggen als vereist bij het nationale recht (bv. verloren, vergeten, beschadigd, onleesbaar)			X

(8) Categorieën inbreuken op de eisen inzake het rijbewijs

	RECHTSGROND	SOORT INBREUK	ERNST		
			MSI	VSI	SI
1.	Bijlage 27, deel A, artikel 6, lid 1, punt b), viii), en aanhangsel 27-A-1-1	Vervoer van goederen zonder in het bezit te zijn van een geldig rijbewijs	X		
2.		Gebruik van een rijbewijs dat beschadigd, onleesbaar of niet in overeenstemming met het gemeenschappelijk model is			X

(9) Categorieën inbreuken op de regels voor het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg

	RECHTSGROND	SOORT INBREUK	ERNST		
			MSI	VSI	SI
1.	Bijlage 27, deel A, artikel 6, lid 1, punt b), vi), en aanhangsel 27-A-1-1	Vervoer van gevaarlijke goederen waarvoor een vervoersverbod geldt	X		
2.		Vervoer van gevaarlijke goederen in een verboden of niet-goedgekeurd omsluitingsmiddel, waardoor mensenlevens of het milieu dermate in gevaar worden gebracht dat wordt besloten het voertuig uit het verkeer te nemen	X		
3.		Vervoer van gevaarlijke goederen die niet op het voertuig vermeld zijn als gevaarlijke goederen, waardoor mensenlevens of het milieu dermate in gevaar worden gebracht dat wordt besloten het voertuig uit het verkeer te nemen	X		
4.		Lekkage van gevaarlijke stoffen		X	
5.		Bulkvervoer in een container die qua constructie niet geschikt is		X	
6.		Vervoer in een voertuig zonder passend keuringscertificaat		X	
7.		Voertuig voldoet niet langer aan de keuringsnormen en levert een onmiddellijk gevaar op		X	

	RECHTSGROND	SOORT INBREUK	ERNST		
			MSI	VSI	SI
8.		Niet-naleving van de voorschriften voor beladen en vastzetten van de lading		X	
9.		Niet-naleving van de voorschriften voor het gezamenlijk laden van pakketten		X	
10.		Niet-naleving van de voorschriften inzake de beperking van de hoeveelheden die in één vervoerseenheid mogen worden vervoerd, met inbegrip van de maximaal toegestane vulling van tanks of pakketten		X	
11.		Er ontbreekt informatie over de stof die wordt vervoerd, waardoor de ernst van de inbreuk niet kan worden vastgesteld (bv. UN-nummer, juiste vervoersnaam, verpakkingsgroep)		X	
12.		De bestuurder bezit geen geldig certificaat van beroepsopleiding		X	
13.		Gebruik van vuur of een onbeschermd lamp		X	
14.		Inbreuk op het rookverbod		X	
15.		Het voertuig staat niet onder afdoende toezicht of is niet juist geparkeerd			X
16.		De vervoerseenheid bestaat uit meer dan één aanhanger/oplegger			X
17.		Het voertuig voldoet niet langer aan de keuringsnormen, maar levert geen onmiddellijk gevaar op			X
18.		Er is geen operationele brandblusser aan boord van het voertuig, zoals vereist			X

	RECHTSGROND	SOORT INBREUK	ERNST		
			MSI	VSI	SI
19.		De volgens de ADR of schriftelijke instructies vereiste apparatuur bevindt zich niet aan boord van het voertuig			X
20.		Vervoer van pakketten met beschadigde verpakking, IBC's of grote verpakkingen, of vervoer van beschadigde, ongereinigde lege verpakkingen			X
21.		Vervoer van verpakte goederen in een container die qua constructie niet geschikt is			X
22.		De tanks/tankcontainers (ook als ze leeg en ongereinigd zijn) zijn niet correct gesloten			X
23.		Onjuiste etikettering, kenmerking of grote etiketten op het voertuig en/of omsluiting			X
24.		Er zijn geen schriftelijke instructies in overeenstemming met de ADR of de schriftelijke instructies hebben geen betrekking op de vervoerde goederen			X

- (10) Categorieën inbreuken op hoofdstuk 2 van titel III van deel drie van deze overeenkomst, tenzij anders vermeld

	RECHTSGROND	SOORT INBREUK	ERNST		
			MSI	VSI	SI
Vergunning					
1.	Artikel 278, lid 1, en aanhangsel 27-A-1-1	Vervoer van goederen zonder in het bezit te zijn van een geldige vergunning (d.w.z. er is geen vergunning of ze is vervalst, ingetrokken, verlopen enz.)	X		
2.	Artikel 278, lid 3	De vervoersonderneming of de bestuurder kan geen geldige vergunning of geldig voor eensluidend gewaarmerkt afschrift van de vergunning voorleggen aan de inspecteur (d.w.z.: de vergunning of het voor eensluidend gewaarmerkt afschrift van de vergunning is verloren, vergeten, beschadigd enz.)		X	
Bestuurdersattest					
3.	Bijlage 27, deel A, artikel 6, lid 1, punt b), v)	Goederenvervoer zonder dat de bestuurder in het bezit is van een geldig bestuurdersattest (d.w.z. er is geen bestuurdersattest of het is vervalst, ingetrokken, verlopen enz.)		X	
4.	Bijlage 27, deel A, artikel 6, lid 1, punt b), v)	De bestuurder of de vervoersonderneming kan geen geldig bestuurdersattest of geldig voor eensluidend gewaarmerkt afschrift van het bestuurdersattest voorleggen aan de inspecteur (d.w.z. het bestuurdersattest of het voor eensluidend gewaarmerkt afschrift van het bestuurdersattest is verloren, vergeten, beschadigd enz.)			X
Uit hoofde van deze overeenkomst toegestaan specifiek vervoer					
5.	Artikel 277	Een cabotagerit of andere vervoersactiviteit verrichten die niet in overeenstemming is met de geldende wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen, met inbegrip van beperkingen op het aantal reizen, in de ontvangende partij		X	

(11) Categorieën inbreuken op de regels voor het vervoer van dieren

	RECHTSGROND	SOORT INBREUK	ERNST		
			MSI	VSI	SI
1.	Bijlage 27, deel A, artikel 6, lid 1, punt b), x)	Tussenschotten zijn niet sterk genoeg om het gewicht van de dieren te weerstaan		X	
2.		Gebruik van laadhellingen met gladde oppervlakken, die geen beschuttende zijanten hebben of te steil zijn			X
3.		Gebruik van hefplatforms of verdiepingen zonder veiligheidshekken die voorkomen dat dieren tijdens het laden en lossen vallen of ontsnappen			X
4.		Vervoermiddelen die niet zijn goedgekeurd voor lange afstanden of voor het soort vervoerde dieren			X
5.		Vervoer zonder geldige vereiste documenten of vervoerdersvergunning of zonder geldig vereist journaal of certificaat van vakbekwaamheid			X

(12) Categorieën inbreuken op het recht dat van toepassing is op verbintenissen uit overeenkomst

	RECHTSGROND	SOORT INBREUK	ERNST		
			MSI	VSI	SI
1.	Bijlage 27, deel A, artikel 6, lid 1, punt b), xii)	Schending van het recht dat van toepassing is op verbintenissen uit overeenkomst		X	

Ernstcategorieën van ernstige inbreuken

- (1) De ernstcategorieën van de inbreuken omvatten “ernstig” (serious infringement, SI), “zeer ernstig” (very serious infringement, VSI) en “ernstigst” (most serious infringement, MSI).
- (2) Als ernstige en zeer ernstige inbreuken bij herhaling door dezelfde ondernemer worden begaan, worden die door de bevoegde instantie van de Partij van vestiging als ernstiger beschouwd. Bij de berekening van de frequentie van herhaalde inbreuken houden de bevoegde instanties van de Partij rekening met de volgende factoren:
 - de ernst van de inbreuken (SI of VSI);
 - de periode (ten minste één lopend jaar vanaf de datum van een controle);
 - het aantal voertuigen dat wordt ingezet voor de door de vervoersmanager geleide vervoersactiviteiten (gemiddelde per jaar).
- (3) Rekening houdend met het mogelijke gevaar voor de verkeersveiligheid wordt de maximale frequentie van ernstige inbreuken waarboven die inbreuken als ernstiger moeten worden beschouwd, als volgt vastgesteld:
 - drie SI per voertuig per jaar = één VSI;
 - drie VSI per voertuig per jaar = de nationale procedure inzake de betrouwbaarheidsstatus wordt ingeleid.

- (4) Het aantal inbreuken per voertuig per jaar is een gemiddelde berekend door het totale aantal inbreuken van dezelfde ernst (SI of VSI) te delen door het gemiddelde aantal gedurende het jaar ingezette voertuigen. De frequentieformule voorziet in een maximumdrempel voor de frequentie van ernstige inbreuken waarboven die als ernstiger worden beschouwd. De bevoegde instanties van de Partijen kunnen strengere drempelwaarden instellen volgens de nationale administratieve procedure voor de beoordeling van de betrouwbaarheidsstatus.

DEEL I

LIJST VAN DE
IN DEEL A, ARTIKEL 8, VAN DEZE BIJLAGE BEDOELDE ONDERWERPEN

De voor de vaststelling van de vakbekwaamheid door de Partijen in aanmerking te nemen kennis moet ten minste betrekking hebben op de in de onderstaande lijst genoemde onderwerpen. Voor die onderwerpen moeten de kandidaat-ondernemers van goederenvervoer over de weg het kennis- en vaardigheidsniveau hebben dat nodig is om een vervoersonderneming te leiden.

Het hieronder beschreven minimumkennisniveau moet ten minste overeenkomen met het kennisniveau dat wordt bereikt door verplicht onderwijs aangevuld met hetzij een beroepsopleiding en een aanvullende technische opleiding, hetzij een schoolopleiding op secundair niveau of een andere technische opleiding.

A. Burgerlijk recht

De kandidaat moet met name:

- a) vertrouwd zijn met de belangrijkste contracten die in het wegvervoer worden gebruikt en met de daaruit voortvloeiende rechten en verplichtingen;
- b) in staat zijn een rechtsgeldige vervoersovereenkomst te bedingen, met name wat de vervoersvoorwaarden betreft;

- c) in staat zijn een klacht van zijn opdrachtgever te onderzoeken in verband met schade ten gevolge van verlies of beschadiging van goederen tijdens het transport dan wel van vertraging bij de aflevering, en kunnen bepalen welke de gevolgen van de klacht zijn voor zijn contractuele aansprakelijkheid; en
- d) vertrouwd zijn met de regels en verplichtingen die voortvloeien uit het Verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg (CMR), gedaan te Genève op 19 mei 1956.

B. Handelsrecht

De kandidaat moet met name:

- a) kennis hebben van de voorwaarden en de regels inzake de bedrijfsuitoefening en de algemene verplichtingen van ondernemers (inschrijving, boekhouding enz.) en van de consequenties van een faillissement; en
- b) de vereiste kennis hebben omtrent de verschillende ondernemingsvormen en de daarmee verband houdende voorschriften inzake oprichting en functioneren.

C. Sociaal recht

De kandidaat moet met name vertrouwd zijn met het volgende:

- a) de rol en het functioneren van de verschillende sociale instellingen in de wegvervoersector (vakbonden, ondernemingsraden, personeelsvertegenwoordiging, arbeidsinspectie enz.);

- b) de verplichtingen van de werkgever op het gebied van de sociale zekerheid;
- c) de voorschriften inzake de arbeidsovereenkomsten voor de verschillende categorieën werknemers van wegvervoerondernemingen (vorm van de overeenkomst, verplichtingen van de partijen, arbeidsvoorwaarden en werktijden, vakanties met behoud van loon, salaris, verbreking van het contract enz.);
- d) de voorschriften inzake rij- en rusttijden en inzake werktijden en de wijze waarop die bepalingen in de praktijk worden toegepast; en
- e) de voorschriften inzake de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van bestuurders die zijn vastgesteld in deel B, afdeling 1, van deze bijlage.

D. Belastingrecht

De kandidaat moet met name vertrouwd zijn met de voorschriften inzake:

- a) de belasting over de toegevoegde waarde ("btw") op vervoerdiensten;
- b) de motorrijtuigenbelasting;
- c) de heffingen op bepaalde voertuigen die worden gebruikt voor het vervoer van goederen over de weg alsook de tolgelden en gebruiksrechten voor het gebruik van bepaalde infrastructuur; en
- d) de inkomstenbelasting.

E. Commercieel en financieel beheer

De kandidaat moet met name:

- a) vertrouwd zijn met de wettelijke bepalingen en de praktijken met betrekking tot het gebruik van cheques, wissels, promesses, creditcards en andere betaalmiddelen of -methoden;
- b) vertrouwd zijn met de verschillende kredietvormen (bankkrediet, documentair krediet, waarborgsommen, hypotheek, leasing, renting, factoring enz.) en de daaruit voortvloeiende lasten en verplichtingen;
- c) weten wat een balans is en hoe een balans is opgesteld en moet worden geïnterpreteerd;
- d) een winst-en-verliesrekening kunnen lezen en interpreteren;
- e) een analyse kunnen maken van de rentabiliteit en de financiële situatie van de onderneming, met name op basis van de financiële ratio's;
- f) een begroting kunnen opstellen;
- g) weten hoe zijn kostprijs is samengesteld (vaste kosten, variabele kosten, bedrijfskosten, afschrijvingen enz.) en berekeningen per voertuig, per kilometer, per rit of per ton kunnen maken;
- h) een organisatieschema voor alle werknemers van de onderneming en werkplanningen enz. kunnen opstellen;

- i) vertrouwd zijn met de beginselen van marketing, reclame en public relations, onder meer met betrekking tot vervoersdiensten, verkoopbevordering en het opzetten van klantenbestanden enz.;
- j) vertrouwd zijn met de verschillende typen verzekeringen die voor vervoersactiviteiten van belang zijn (aansprakelijkheidsverzekering, verzekering van passagiers, goederen, bagage) en de daarmee verband houdende waarborgen en verplichtingen;
- k) vertrouwd zijn met telematicatoepassingen op het gebied van het wegvervoer;
- l) de regels betreffende de facturering van goederenvervoerdiensten over de weg kunnen toepassen en kennis hebben van de betekenis en de implicaties van de Incoterms; en
- m) vertrouwd zijn met de verschillende categorieën tussenpersonen, hun rol, hun functie en, waar passend, hun status.

F. Markttoegang

De kandidaat moet met name vertrouwd zijn met het volgende:

- a) de beroepsvoorschriften inzake het vervoer over de weg, het huren van bedrijfsvoertuigen, uitbesteding, en met name de voorschriften betreffende de officiële beroepsorganisatie, de toegang tot het beroep, vergunningen voor wegvervoer alsook handhaving en sancties;
- b) de voorschriften inzake de oprichting van een wegvervoeronderneming;

- c) de verschillende documenten die vereist zijn voor de uitvoering van wegvervoerdiensten en de invoering van controleprocedures om ervoor te zorgen dat op het kantoor van de onderneming en aan boord van de voertuigen met elkaar overeenstemmende documenten aanwezig zijn met betrekking tot ieder uitgevoerd transport, met name de documenten inzake het voertuig, de bestuurder, de goederen en de bagage;
- d) de voorschriften inzake de marktordening voor het goederenvervoer over de weg, alsook de voorschriften inzake expeditiebedrijven en logistiek; en
- e) grensformaliteiten, de functie en betekenis van T-documenten en het carnet TIR, alsook de verplichtingen en verantwoordelijkheden die aan het gebruik daarvan zijn verbonden.

G. Technische normen en technische aspecten van exploitatie

De kandidaat moet met name:

- a) vertrouwd zijn met de voorschriften betreffende gewichten en afmetingen van voertuigen in de Partijen en met de procedures met betrekking tot uitzonderlijke transporten waarbij van die voorschriften wordt afgeweken;
- b) overeenkomstig de behoefte van de onderneming de voertuigen en de onderdelen daarvan kunnen kiezen (chassis, motor, transmissiesystemen, remsystemen enz.);
- c) vertrouwd zijn met de formaliteiten inzake de goedkeuring, de registratie en de technische keuring van de voertuigen;

- d) in staat zijn de nodige maatregelen te nemen tegen geluidsoverlast en tegen luchtverontreiniging door emissies van motorvoertuigen;
- e) periodieke onderhoudsplannen kunnen opstellen voor voertuigen en uitrusting;
- f) vertrouwd zijn met de diverse typen laad- en losmachines (laadkleppen, containers, pallets enz.) en in staat zijn procedures en instructies te ontwikkelen voor het laden en lossen van goederen (belastingsverdeling, stapelen, beladen, vastzetten enz.);
- g) vertrouwd zijn met de verschillende technieken voor gecombineerd vervoer in het railvervoer en rolovervoer;
- h) in staat zijn de procedures in het kader van de voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke goederen en afvalstoffen toe te passen;
- i) in staat zijn de procedures in het kader van de voorschriften betreffende het vervoer van aan bederf onderhevige levensmiddelen toe te passen, met name die welke zijn gebaseerd op de Overeenkomst inzake het internationale vervoer van aan bederf onderhevige levensmiddelen en het gebruik van speciale vervoermiddelen bij dit vervoer (ATP), gedaan te Genève op 1 september 1970; en
- j) in staat zijn de procedures in het kader van de voorschriften inzake vervoer van levende dieren toe te passen.

H. Verkeersveiligheid

De kandidaat moet met name:

- a) weten over welke kwalificaties bestuurders moeten beschikken (rijbewijs, medische attesten, verklaring van geschiktheid enz.);
- b) maatregelen kunnen nemen om ervoor te zorgen dat de bestuurders zich houden aan de in de Partijen geldende verkeersvoorschriften en -verboden en -beperkingen (snelheidsbeperkingen, voorrangsregels, voorschriften inzake stoppen en parkeren, gebruik van lichten, verkeerssignalering enz.);
- c) in staat zijn voor de bestuurders instructies op te stellen met betrekking tot de controle op de veiligheidsnormen inzake de staat van het vervoermaterieel, de uitrusting, de lading en de te nemen preventieve maatregelen;
- d) in staat zijn procedures op te stellen die moeten worden gevolgd bij een ongeval, en de nodige procedures toe te passen om herhaling van ongevallen of ernstige inbreuken te voorkomen; en
- e) in staat zijn procedures toe te passen om de goederen op een veilige manier vast te zetten en op de hoogte zijn van de technieken op dat gebied.

DEEL II

ORGANISATIE VAN HET EXAMEN

1. De Partijen organiseren een verplicht schriftelijk examen, dat met een facultatief mondeling examen kan worden aangevuld, om na te gaan of de kandidaat-ondernemers van goederenvervoer over de weg beschikken over het in deel I vereiste kennisniveau omtrent de daar genoemde onderwerpen en met name in staat zijn de met die onderwerpen verband houdende instrumenten en technieken te gebruiken en de voorgeschreven uitvoerende en coördinerende taken te verrichten.
 - a) Het verplichte schriftelijke examen bestaat uit twee onderdelen, namelijk:
 - i) schriftelijke vragen in de vorm van hetzij meerkeuzevragen (vier antwoordmogelijkheden), hetzij vragen met één antwoord, hetzij een combinatie van de twee systemen; en
 - ii) schriftelijke opdrachten/casestudy's.

Elk onderdeel duurt ten minste twee uur.

- b) Wanneer een mondeling examen wordt georganiseerd, kunnen de Partijen het slagen voor het schriftelijke examen als voorwaarde stellen voor de toelating tot het mondelinge examen.

2. Wanneer de Partijen ook een mondeling examen organiseren, moeten zij voor elk van de drie onderdelen een weging van de punten toepassen, die echter niet minder dan 25 % of meer dan 40 % van het in totaal toe te kennen aantal punten mag bedragen.

Wanneer de Partijen alleen een schriftelijk examen organiseren, moeten zij voor elk onderdeel een weging van de punten toepassen die echter niet minder dan 40 % of meer dan 60 % van het in totaal toe te kennen aantal punten mag bedragen.

3. Voor alle onderdelen tezamen moeten de kandidaten een gemiddelde van ten minste 60 % van het puntentotaal behalen, zonder dat het voor elk onderdeel behaalde percentage minder mag bedragen dan 50 % van het totaal dat kan worden behaald. Een Partij mag voor één onderdeel het percentage van 50 % terugbrengen tot 40 %.

DEEL A
MODEL VAN VERGUNNING VOOR DE UNIE
EUROPESE GEMEENSCHAP

a)

(Kleur: Pantone lichtblauw 290, of een kleur die daar zo sterk mogelijk op lijkt,
formaat DIN A4 cellulosepapier, 100 g/m² of meer)

(Eerste bladzijde van de vergunning)

(Tekst in (een van) de officiële taal (talen) van de lidstaat die de vergunning afgeeft)

Kenteken van de
Lidstaat⁽¹⁾ die de vergunning afgeeft

Naam van de bevoegde autoriteit of
instantie

VERGUNNING
NR. ... of

VOOR EENSLUIDEND GEWAARMERKT AFSCHRIFT NR. ...
voor het internationale goederenvervoer over de weg voor rekening van derden

Deze vergunning machtigt⁽²⁾
.....
.....

tot het verrichten, over alle verkeersverbindingen op het grondgebied van de Gemeenschap, van internationaal goederenvervoer over de weg voor rekening van derden als omschreven in Verordening (EG) nr. 1072/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 (PB EU L 300 van 14.11.2009, blz. 72, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/1072/oj>) tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg en volgens de algemene voorwaarden van deze vergunning.

Bijzondere opmerkingen:	
Deze vergunning is geldig van tot en met	
Afgegeven te,	op
..... ⁽³⁾	

- (1) De kentekens van de lidstaten zijn: (B) België, (BG) Bulgarije, (CZ) Tsjechië, (DK) Denemarken, (D) Duitsland, (EST) Estland, (IRL) Ierland, (GR) Griekenland, (E) Spanje, (F) Frankrijk, (HR) Kroatië, (I) Italië, (CY) Cyprus, (LV) Letland, (LT) Litouwen, (L) Luxemburg, (H) Hongarije, (MT) Malta, (NL) Nederland, (A) Oostenrijk, (PL) Polen, (P) Portugal, (RO) Roemenië, (SLO) Slovenië, (SK) Slowakije, (FIN) Finland, (S) Zweden.
- (2) Naam of firmanaam en volledig adres van de vervoerder.
- (3) Handtekening en stempel van de bevoegde autoriteit of instantie die de vergunning afgeeft.

b)

(Tweede bladzijde van de vergunning)

(Tekst in (een van) de officiële taal (talen) van de lidstaat die de vergunning afgeeft)

ALGEMENE BEPALINGEN

Deze vergunning wordt afgegeven uit hoofde van Verordening (EG) nr. 1072/2009.

Deze vergunning machtigt tot het verrichten, over alle verkeersverbindingen op het grondgebied van de Gemeenschap, en eventueel onder de in deze vergunning gestelde voorwaarden, van internationaal goederenvervoer over de weg voor rekening van derden:

- waarvan het punt van vertrek en het punt van aankomst in twee verschillende lidstaten zijn gelegen, met of zonder doorvoer via een of meer lidstaten of derde landen,
- van een lidstaat naar een derde land en omgekeerd, met of zonder doorvoer via een of meer lidstaten of derde landen,
- tussen derde landen met doorvoer over het grondgebied van een of meer lidstaten, en lege ritten in verband met dergelijk vervoer.

In geval van vervoer van een lidstaat naar een derde land of omgekeerd, is deze vergunning geldig voor het op het grondgebied van de Gemeenschap afgelegde traject. Zij is pas geldig in de lidstaat waar wordt geladen en gelost zodra de daartoe vereiste overeenkomst tussen de Gemeenschap en het betrokken derde land overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1072/2009 is gesloten.

De vergunning is persoonsgebonden en niet overdraagbaar.

De vergunning kan door de bevoegde instantie van de lidstaat van afgifte worden ingetrokken, met name wanneer de houder:

- niet aan alle voorwaarden heeft voldaan waaraan het gebruik van de vergunning was onderworpen,
- onjuiste inlichtingen heeft verstrekt met betrekking tot de gegevens die noodzakelijk waren voor de afgifte of verlenging van de vergunning.

Het origineel van de vergunning moet door de vervoeronderneming worden bewaard.

Een voor eensluidend gewaarmerkt afschrift van de vergunning moet zich in het voertuig bevinden⁽¹⁾. In het geval van een samenstel van voertuigen moet het het trekkende voertuig vergezellen. De vergunning dekt het samenstel van voertuigen, ook als de aanhanger of oplegger niet op naam van de houder van de vergunning is geregistreerd of toegelaten tot het verkeer of indien die is geregistreerd of toegelaten tot het verkeer in een andere staat.

De vergunning moet op verzoek van iedere met controle belaste persoon worden getoond.

De houder is verplicht op het grondgebied van elke lidstaat de aldaar geldende wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen, met name op het gebied van vervoer en verkeer, in acht te nemen.

⁽¹⁾ Onder “voertuig” dient te worden verstaan een in een lidstaat geregistreerd motorvoertuig, of een samenstel van voertuigen waarvan ten minste het trekkende voertuig in een lidstaat is geregistreerd, dat uitsluitend wordt gebruikt voor het vervoer van goederen.

DEEL B
MODEL VAN VERGUNNING VOOR HET VERENIGD KONINKRIJK
MET BETREKKING TOT GIBRALTAR
Verenigd Koninkrijk met betrekking tot Gibraltar, vergunning voor de Gemeenschap
a)

(Kleur: Pantone lichtblauw, formaat DIN A4 cellulosepapier, 100 g/m² of meer)

(Eerste bladzijde van de vergunning)

(Tekst in het Engels)

VERENIGD KONINKRIJK MET BETREKKING TOT GIBRALTAR	NAAM VAN DE BEVOEGDE INSTANTIE VAN HET VK, MET BETREKKING TOT GIBRALTAR ⁽¹⁾
--	---

VERGUNNING NR.:

of

VOOR EENSLUIDEND GEWAARMERKT AFSCHRIFT NR.:

voor het internationale goederenvervoer over de weg voor rekening van derden

Deze vergunning
machtigt ⁽²⁾

tot het verrichten, over alle verkeersverbindingen op het grondgebied van een lidstaat, van internationaal goederenvervoer over de weg voor rekening van derden als omschreven in Verordening (EG) nr. 1072/2009 ⁽³⁾.

Bijzondere opmerkingen:	
.....	
Deze vergunning is geldig van	tot en met
Afgegeven te	op
	

(1) Bevoegde instantie voor het betrokken gebied waarvoor de vergunning is afgegeven.

(2) Naam of firmanaam en volledig adres van de vervoerder.

(3) Verordening (EG) nr. 1072/2009 zoals gehandhaafd in het recht van het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot Gibraltar door afdeling 6 van de Gibraltarese wet van 2019 betreffende de terugtrekking uit de Europese Unie en zoals gewijzigd bij verordeningen uit hoofde van afdeling 11 van die wet.

b)

(Tweede bladzijde van de vergunning)

(Tekst in het Engels)

ALGEMENE BEPALINGEN

Deze vergunning wordt afgegeven uit hoofde van Verordening (EG) nr. 1072/2009⁽¹⁾.

Deze vergunning machtigt tot het verrichten van internationaal goederenvervoer over de weg voor rekening van derden op het grondgebied van een lidstaat dat is toegestaan op grond van een internationale overeenkomst tussen het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot Gibraltar, en de Europese Unie of een lidstaat.

De vergunning is persoonsgebonden en niet overdraagbaar.

De vergunning kan worden ingetrokken door het Driver and Vehicles Licensing Department (Gibraltar Government Ministry for Transport, Traffic and Technical Service), bijvoorbeeld wanneer de houder:

- niet aan alle voorwaarden heeft voldaan waaraan het gebruik van de vergunning was onderworpen,
- onjuiste inlichtingen heeft verstrekt met betrekking tot de gegevens die noodzakelijk waren voor de afgifte of verlenging van de vergunning.

Het origineel van de vergunning moet door de vervoeronderneming worden bewaard.

Een voor eensluidend gewaarmerkt afschrift van de vergunning moet zich in het voertuig bevinden⁽²⁾. In het geval van een samenstel van voertuigen moet het het trekkende voertuig vergezellen. De vergunning dekt het samenstel van voertuigen, ook als de aanhanger of oplegger niet op naam van de houder van de vergunning is geregistreerd of toegelaten tot het verkeer of indien die is geregistreerd of toegelaten tot het verkeer in een andere staat.

De vergunning moet op verzoek van iedere met controle belaste persoon worden getoond.

De houder is verplicht op het grondgebied van Gibraltar of van elke lidstaat de aldaar geldende wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen, met name op het gebied van vervoer en verkeer, in acht te nemen.

⁽¹⁾ Verordening (EG) nr. 1072/2009 zoals gehandhaafd in het recht van het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot Gibraltar door afdeling 6 van de Gibraltarese wet van 2019 betreffende de terugtrekking uit de Europese Unie en zoals gewijzigd bij verordeningen uit hoofde van afdeling 11 van die wet.

⁽²⁾ Onder “voertuig” dient te worden verstaan een in Gibraltar of een lidstaat geregistreerd motorvoertuig, of een samenstel van motorvoertuigen waarvan ten minste het trekkende voertuig in Gibraltar of een lidstaat is geregistreerd, dat uitsluitend wordt gebruikt voor het vervoer van goederen.

BEVEILIGINGSKENMERKEN VAN DE VERGUNNING

De vergunning moet ten minste twee van de volgende beveiligingskenmerken hebben:

- een hologram;
- speciale in het papier verwerkte vezels die zichtbaar worden onder uv-licht;
- ten minste één regel met microprint (die alleen met een vergrootglas zichtbaar is en niet met een fotokopieermachine kan worden gereproduceerd);
- voelbare karakters, symbolen of patronen;
- een dubbele nummering: serienummer van de vergunning, van het voor eensluidend gewaarmerkte afschrift daarvan, alsook telkens het afgiftenummer;
- een beveiligde achtergrond met fijne guillochepatronen en regenboogdruk.

Deel 1

Gegevens in de nationale elektronische registers van wegvervoerondernemingen
en voorwaarden voor toegang tot die gegevens

1. De in deel A, artikel 13, lid 1, van deze bijlage bedoelde nationale elektronische registers bevatten ten minste de volgende gegevens:
 - a) de naam en rechtsvorm van de wegvervoeronderneming;
 - b) het adres waar de onderneming is gevestigd;
 - c) de namen van de aangewezen vervoersmanagers die voldoen aan de eisen van deel A, artikel 3, van deze bijlage met betrekking tot betrouwbaarheid en vakbekwaamheid of, voor zover passend, de naam van een wettelijke vertegenwoordiger;
 - d) het type vergunning, het aantal voertuigen waarop zij betrekking heeft en, indien passend, het serienummer van de in artikel 278, lid 1, van deze overeenkomst bedoelde vergunning en van de gewaarmerkte afschriften;
 - e) het aantal, de categorie en het type ernstige inbreuken, zoals bedoeld in deel A, artikel 6, lid 2, van deze bijlage, die in de afgelopen twee jaar tot een veroordeling of sanctie hebben geleid;

- f) de naam van een persoon die ongeschikt is verklaard om de vervoersactiviteiten van een onderneming te beheren, zolang de betrouwbaarheid van die persoon niet is hersteld op grond van deel A, artikel 6, lid 4, van deze bijlage, en de toepasselijke rehabilitatiemaatregelen;
- g) de registratienummers van de voertuigen waarover de ondernemingen beschikken op grond van deel A, artikel 5, punt f), van deze bijlage, en
- h) de risicogroep van de onderneming op grond van het recht en/of de procedures die in elke Partij van toepassing zijn.

2. De in lid 1, punten a) tot en met d), bedoelde gegevens moeten openbaar toegankelijk zijn, overeenkomstig de desbetreffende bepalingen van het recht inzake de bescherming van persoonsgegevens dat in elke Partij van toepassing is.

De bevoegde autoriteiten van elke Partij kunnen ervoor kiezen de in lid 1, punten e) tot en met h), bedoelde gegevens in afzonderlijke registers te bewaren. In dergelijke gevallen worden de in lid 1, punten e) en f), bedoelde gegevens op verzoek beschikbaar gesteld of zijn ze rechtstreeks toegankelijk voor alle bevoegde autoriteiten van de betrokken Partij. De gevraagde informatie wordt binnen vijf werkdagen na ontvangst van het verzoek verstrekt.

De in lid 1, punten g) en h), bedoelde gegevens moeten tijdens wegcontroles ter beschikking worden gesteld van de bevoegde autoriteiten.

De in lid 1, punten e) tot en met h), bedoelde gegevens zijn alleen voor andere dan de bevoegde autoriteiten toegankelijk indien die andere autoriteiten controle- en sanctiebevoegdheden hebben met betrekking tot het wegvervoer en hun ambtenaren bij eed tot geheimhouding verplicht zijn of een andere formele geheimhoudingsplicht hebben.

3. De gegevens betreffende een onderneming waarvan de vergunning is geschorst of is ingetrokken, worden na het verstrijken van de schorsing of de intrekking van de vergunning gedurende twee jaar in het nationale elektronische register bewaard, en worden daarna onmiddellijk verwijderd.

Gegevens over een persoon die ongeschikt is verklaard om het beroep van ondernemer van goederenvervoer over de weg uit te oefenen, blijven in het nationaal elektronisch register zolang de betrouwbaarheid van die persoon niet is hersteld op grond van deel A, artikel 6, lid 4, van deze bijlage. Wanneer een dergelijke rehabilitatiemaatregel of een andere maatregel met een gelijkwaardig effect genomen is, worden de gegevens onmiddellijk verwijderd.

In de gegevens bedoeld in de eerste en de tweede alinea wordt naar behoren vermeld om welke redenen de vergunning is geschorst of ingetrokken of om welke reden de betrokken persoon ongeschikt is verklaard, alsook voor welke duur.

4. De Partijen nemen alle nodige maatregelen om te garanderen dat alle gegevens in het nationale elektronische register actueel en correct zijn.

Deel 2

Minimumeisen voor de in het nationale elektronische register van wegvervoerondernemingen in te voeren gegevens

1. De minimumeisen voor de gegevens die moeten worden opgenomen in de nationale elektronische registers die door de bevoegde autoriteiten van elke Partij worden opgezet overeenkomstig deel A, artikel 13, van deze bijlage zijn vastgesteld in de bijlage bij Besluit 2009/992/EU¹ van de Commissie en in artikel 1 van Uitvoeringsbesluit (EU) 2024/2164² van de Commissie, zoals aangepast bij de volgende leden.
2. Voor de toepassing van dit aanhangsel gelden de volgende aanpassingen van de bijlage bij Besluit 2009/992/EU:
 - a) de verwijzing naar “lidstaat” wordt vervangen door “land”³;
 - b) alle verwijzingen naar “communautaire vergunning” worden vervangen door “in artikel 278, lid 1, van de Overeenkomst met betrekking tot Gibraltar tussen de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie, enerzijds, en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, anderzijds, bedoelde vergunning”;

¹ Besluit 2009/992/EU van de Commissie van 17 december 2009 betreffende minimumeisen voor de in het nationale elektronische register van wegvervoerondernemingen in te voeren gegevens (PB EU L 339 van 22.12.2009, blz. 36, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2009/992/oj>).

² Uitvoeringsbesluit (EU) 2024/2164 van de Commissie van 11 juli 2024 betreffende minimumeisen voor de gegevens over gehuurde voertuigen die moeten worden ingevoerd in de nationale elektronische registers van wegvervoerondernemingen (PB EU L, 2024/2164, 20.8.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/2164/oj).

³ Land verwijst naar een lidstaat voor de Unie, en naar het grondgebied van Gibraltar voor het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot Gibraltar;

- c) In het geval van het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot Gibraltar, zijn de volgende velden niet vereist: “Aantal werknemers” en “risicoclassificatie”;
 - d) “Artikel 16, lid 2, punt c), van Verordening (EC) nr. 1071/2009” wordt vervangen door “deel 1, punt c), van aanhangsel 27-A-1-5 van bijlage 27 bij de Overeenkomst met betrekking tot Gibraltar tussen de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie, enerzijds, en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, anderzijds”.
3. Voor de toepassing van dit aanhangsel wordt voor het gegevensitem “Land waar het voertuig is geregistreerd” in artikel 1 van Uitvoeringsbesluit (EU) 2024/2164, standaard “UK” ingevuld voor het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot Gibraltar.

Deel 3

Modaliteiten voor de uitwisseling van de in artikel 14, leden 3 en 4, van deel A
van deze bijlage bedoelde informatie

1. Het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot Gibraltar, en de lidstaten van de Unie gebruiken de bij Uitvoeringsverordening (EU) 2016/480 van de Commissie⁴ opgerichte European Registers of Road Transport Undertakings (“ERRU”) voor de uitwisseling van informatie bedoeld in deel A, artikel 14, leden 3 en 4, van deze bijlage.
2. Het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot Gibraltar, koppelt zijn nationaal elektronisch register met de ERRU overeenkomstig de procedures en technische voorschriften van Verordening (EU) 2016/480, zoals aangepast bij deel 4 van dit aanhangsel.

⁴ Uitvoeringsverordening (EU) 2016/480 van de Commissie van 1 april 2016 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor de onderlinge koppeling van nationale elektronische registers van wegvervoerondernemingen en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 1213/2010 (PB EU L 87 van 2.4.2016, blz. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/480/oj).

3. Elke Partij ziet erop toe dat de verwerking van persoonsgegevens in het kader van dit aanhangsel uitsluitend plaatsvindt om de naleving van hoofdstuk 2 van titel III van deel drie van deze overeenkomst en van deze bijlage te verifiëren.
4. Het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot Gibraltar, en elke lidstaat van de Unie wijzen een ERRU-contactpunt aan dat verantwoordelijk is voor de uitwisseling van informatie van de andere Partij met het oog op de toepassing van dit aanhangsel.

Deel 4

Aanpassingen van de technische specificaties van de ERRU

Voor de toepassing van dit aanhangsel gelden de volgende aanpassingen van Verordening (EU) 2016/480:

1. Alle verwijzingen naar “lidstaat” worden begrepen als verwijzingen naar “land”⁵ en alle verwijzingen naar “lidstaten” worden begrepen als verwijzingen naar “landen”⁶.
2. Alle verwijzingen naar “deze verordening”, “bijlagen I tot en met VII bij deze verordening” en “bijlage VIII bij deze verordening” worden begrepen als verwijzingen naar “aanhangsel 27-A-1-5 van bijlage 27 bij de Overeenkomst met betrekking tot Gibraltar tussen de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie, enerzijds, en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, anderzijds”.

⁵ Land verwijst naar een lidstaat voor de Unie, en naar het grondgebied van Gibraltar voor het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot Gibraltar.

⁶ Landen verwijst naar zowel de lidstaten als, voor het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot Gibraltar, naar het grondgebied van Gibraltar.

3. Alle verwijzingen naar “communautaire vergunning” worden begrepen als verwijzingen naar “in artikel 278, lid 1, van de Overeenkomst met betrekking tot Gibraltar tussen de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie, enerzijds, en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, anderzijds, bedoelde vergunning”.
4. In de artikelen 1 tot en met 3 worden “artikel 16 van Verordening (EG) nr. 1071/2009” en “artikel 16, lid 5, van Verordening (EG) nr. 1071/2009” vervangen door “aanhangsel 27-A-1-5 van bijlage 27 bij de Overeenkomst met betrekking tot Gibraltar tussen de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie, enerzijds, en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, anderzijds”.
5. In artikel 2 wordt “artikel 2 van Verordening (EG) nr. 1071/2009” vervangen door “deel A, artikel 2, van bijlage 27 bij de Overeenkomst met betrekking tot Gibraltar tussen de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie, enerzijds, en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, anderzijds”.
6. In artikel 2, punt e), wordt “artikel 8, lid 8, van Verordening (EG) nr. 1071/2009” vervangen door “artikel 280 van de Overeenkomst met betrekking tot Gibraltar tussen de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie, enerzijds, en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, anderzijds”.
7. De artikelen 6 en 7 zijn niet van toepassing in het kader van dit aanhangsel.
8. In punt 1.3 van bijlage II:
 - a) wordt “risicoclassificatie en risicogroep” vervangen door “risicogroep”;
 - b) wordt de verwijzing naar “aantal werknemers” geschrapt.

9. In het aanhangsel bij bijlage III:

- a) worden de volgende velden niet opgenomen in een Check Transport Undertaking Data-antwoord: “Number of People Employed”, “Risk Rating”.
- b) wordt “Bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 1071/2009 en bijlage I bij Verordening (EU) 2016/403 van de Commissie” vervangen door “aanhangsel 27-A-1-1 en aanhangsel 27-A-1-1bis van bijlage 27 bij de Overeenkomst met betrekking tot Gibraltar tussen de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie, enerzijds, en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, anderzijds”.

10. In bijlage VIII, punt 1, wordt “artikel 11, lid 4, van Verordening (EG) nr. 1071/2009” vervangen door “deel A, artikel 12, lid 2, van bijlage 27 bij de Overeenkomst met betrekking tot Gibraltar tussen de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie, enerzijds, en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, anderzijds”.

11. In bijlage VIII, punt 2.1, wordt “Richtlijn 2006/22/EG of Verordening (EG) nr. 1071/2009” vervangen door “aanhangsel 27-A-1-1 en aanhangsel 27-A-1-1bis van bijlage 27 bij de Overeenkomst met betrekking tot Gibraltar tussen de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie, enerzijds, en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, anderzijds”.

Deel 5

Opschorting van de koppeling van het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot Gibraltar,
met de ERRU

De Unie kan de toegang van het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot Gibraltar, tot de ERRU opschorten indien het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot Gibraltar, niet meer voldoet aan de voorwaarden van dit aanhangsel.

DEEL B

VOORSCHRIFTEN VOOR BESTUURDERS DIE BETROKKEN ZIJN BIJ HET VERVOER VAN GOEDEREN OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 280 VAN DEZE OVEREENKOMST

AFDELING 1

GETUIGSCHRIFT VAN VAKBEKWAAMHEID

ARTIKEL 1

Werkingssfeer

Deze afdeling is van toepassing op het besturen van voertuigen door iemand die in dienst is van of werkt voor een ondernemer van goederenvervoer over de weg van een Partij die ritten uitvoert zoals bedoeld in artikel 276 of 277 van deze overeenkomst en die gebruikmaakt van voertuigen waarvoor een rijbewijs van categorie C1, C1+E, C of C+E of een door het Gespecialiseerd Comité voor economie en handel als gelijkwaardig erkend rijbewijs vereist is.

ARTIKEL 2

Vrijstelling

Een getuigschrift van vakbekwaamheid is niet vereist voor bestuurders van voertuigen:

- a) met een toegelaten maximumsnelheid van ten hoogste 45 km/u;
- b) in gebruik bij of onder controle van de strijdkrachten, de burgerbescherming, de brandweer, diensten verantwoordelijk voor de handhaving van de openbare orde en medische noodvervoersdiensten, voor zover het vervoer voortvloeit uit de opdrachten waarmee die diensten zijn belast;
- c) die op de weg worden getest in verband met technische verbeteringen, reparatie of onderhoud, of voor bestuurders van nieuwe of omgebouwde voertuigen die nog niet in het verkeer zijn gebracht;
- d) die worden gebruikt bij noodtoestanden of worden ingezet voor reddingsoperaties;
- e) voor het vervoer van materiaal, uitrusting of machines die de bestuurder nodig heeft voor de uitoefening van zijn beroep, mits het besturen van het voertuig niet de voornaamste activiteit van de bestuurder is; of
- f) die door landbouw-, tuinbouw-, bosbouw-, veeteelt- of visserijbedrijven worden gebruikt, of zonder bestuurder worden gehuurd, voor het vervoer van goederen in het kader van hun eigen bedrijvigheid, behalve als het besturen van het voertuig deel uitmaakt van de voornaamste activiteit van de bestuurder of het rijden over een grotere afstand geschiedt dan de in het nationale recht vastgelegde afstand vanaf de vestigingsplaats van het bedrijf dat het voertuig bezit, huurt of leaset.

ARTIKEL 3

Kwalificatie en training

1. Voor het besturen van een voertuig, als omschreven in artikel 1, moet zowel een basiskwalificatie worden verkregen, als nascholing worden gevolgd. Daartoe voorzien de Partijen in:

a) een stelsel van basiskwalificatie dat overeenkomt met een van de volgende twee mogelijkheden:

i) combinatie van het volgen van lessen en het afleggen van een examen

Overeenkomstig afdeling 2, punt 2.1, van aanhangsel 27-B-1-1 houdt dat type basiskwalificatie de verplichting tot het gedurende een bepaalde periode volgen van lessen in. De opleiding wordt afgesloten met een examen. Wanneer dat examen met goed gevolg is afgelegd, wordt ten bewijze daarvan het getuigschrift zoals bedoeld in artikel 6, lid 1, punt a), afgegeven;

ii) uitsluitend examens

Overeenkomstig afdeling 2, punt 2.2, van aanhangsel 27-B-1-1 houdt dat type basiskwalificatie geen verplichting tot het volgen van lessen in, maar uitsluitend een theorie- en een praktijkexamen. Wanneer de examens met goed gevolg zijn afgelegd, wordt ten bewijze daarvan het getuigschrift zoals bedoeld in artikel 6, lid 1, punt b), afgegeven.

Een Partij kan bestuurders echter toestemming verlenen om vóór het verkrijgen van het getuigschrift op hun grondgebied een voertuig te besturen voor een periode van ten hoogste drie jaar, wanneer die bestuurders een nationale beroepsopleiding van ten minste zes maanden volgen. In het kader van die beroepsopleiding mogen de in de punten i) en ii) van dit lid bedoelde examens in etappes worden afgelegd; en

- b) een stelsel van nascholing.

Overeenkomstig afdeling 4 van aanhangsel 27-B-1-1 houdt de nascholing de verplichting tot het volgen van lessen in. Zij wordt afgesloten met de afgifte van het getuigschrift zoals bedoeld in artikel 8, lid 1.

2. Een Partij kan daarnaast een stelsel voor versnelde basiskwalificatie invoeren om bestuurders de mogelijkheid te bieden een voertuig te besturen in de gevallen die worden bedoeld in artikel 5, lid 2, punt a), ii), en punt b).

Overeenkomstig afdeling 3 van aanhangsel 27-B-1-1 houdt het stelsel voor versnelde basiskwalificatie de verplichting tot het volgen van lessen in. De opleiding wordt afgesloten met een examen. Wanneer het examen met goed gevolg is afgelegd, wordt ten bewijze daarvan het getuigschrift zoals bedoeld in artikel 6, lid 2, afgegeven.

3. Een Partij kan bestuurders die het in deel A bedoelde getuigschrift van vakbekwaamheid hebben behaald, vrijstellen van de in lid 1, punt a), i) en ii), en lid 2 van dit artikel bedoelde examens, voor de onderwerpen die door het krachtens dat deel van deze bijlage ingestelde examen worden bestreken, alsook, indien passend, van het volgen van de lessen waarin die onderwerpen worden behandeld.

ARTIKEL 4

Verworven rechten

Bestuurders die houder zijn van een rijbewijs van categorie C1, C1+E, C of C+E of van een door het Gespecialiseerd Comité voor economie en handel als gelijkwaardig erkend rijbewijs dat uiterlijk op 10 september 2009 is afgegeven, worden vrijgesteld van de verplichting tot het behalen van de basiskwalificatie.

ARTIKEL 5

Basiskwalificatie

1. Om toegang te krijgen tot de basiskwalificatie heeft niet eerst het overeenkomstige rijbewijs te worden behaald.
2. Een bestuurder van een voertuig voor goederenvervoer mag besturen:
 - a) vanaf de leeftijd van 18 jaar:
 - i) een voertuig van de rijbewijscategorieën C en C+E, mits hij houder is van het in artikel 6, lid 1, bedoelde getuigschrift; en
 - ii) een voertuig van de rijbewijscategorieën C1 en C1+E, mits hij houder is van het in artikel 6, lid 2, bedoelde getuigschrift;
 - b) vanaf de leeftijd van 21 jaar een voertuig van de rijbewijscategorieën C en C+E, mits hij houder is van het in artikel 6, lid 2, bedoelde getuigschrift.
3. Onverminderd de in lid 2 vastgestelde leeftijdsgrenzen, worden bestuurders die goederenvervoer verrichten en houder zijn van het in artikel 6 bedoelde getuigschrift voor een van de categorieën voertuigen van lid 2 van dit artikel, vrijgesteld van het behalen van een dergelijk getuigschrift voor de overige in genoemd lid vermelde voertuigcategorieën.

4. Bestuurders die goederenvervoer verrichten en hun werkterrein uitbreiden tot of overschakelen op personenvervoer, of vice versa, en houder zijn van het in artikel 6 bedoelde getuigschrift, behoeven de gemeenschappelijke gedeelten van de voorgeschreven basiskwalificaties niet over te doen, maar uitsluitend de gedeelten die specifiek zijn voor de nieuwe kwalificatie.

ARTIKEL 6

Getuigschrift van vakbekwaamheid dat als bewijs dient voor het behalen van de basiskwalificatie

1. Getuigschrift ten bewijze van het behalen van een basiskwalificatie
 - a) Getuigschrift dat wordt uitgereikt op grond van het volgen van lessen en het afleggen van een examen

Overeenkomstig artikel 3, lid 1, punt a), i), leggen de Partijen aspirant-bestuurders de verplichting op lessen te volgen in een door de bevoegde instanties overeenkomstig afdeling 5 van aanhangsel 27-B-1-1 erkend opleidingscentrum, hierna “erkend opleidingscentrum” genoemd. Die lessen hebben betrekking op alle op de lijst van afdeling 1 van aanhangsel 27-B-1-1 genoemde onderwerpen.

Die opleiding wordt afgesloten met het succesvol afleggen van het examen zoals bedoeld in afdeling 2, punt 2.1, van aanhangsel 27-B-1-1. De bevoegde instanties van de Partijen, of de door hen aangewezen entiteiten, organiseren dat examen, dat ten doel heeft na te gaan of de aspirant-bestuurder over de overeenkomstig afdeling 1 van aanhangsel 27-B-1-1 vereiste kennis van bovenbedoelde onderwerpen beschikt. Die autoriteiten of entiteiten houden toezicht op het examen, en reiken, indien het met goed gevolg is afgelegd, de bestuurder een getuigschrift ten bewijze van het behalen van een basiskwalificatie uit.

b) Getuigschrift dat wordt uitgereikt op grond van examens

Overeenkomstig artikel 3, lid 1, punt a), ii), leggen de Partijen aspirant-bestuurders de verplichting op te slagen voor het in afdeling 2, punt 2.2, van aanhangsel 27-B-1-1 bedoelde theorie- en praktijkexamen. De bevoegde instanties van de Partijen, of de door hen aangewezen entiteiten, organiseren die examens, die ten doel hebben na te gaan of de aspirant-bestuurder over de overeenkomstig afdeling 1 van aanhangsel 27-B-1-1 vereiste kennis van bovenbedoelde onderwerpen beschikt. Die autoriteiten of entiteiten houden toezicht op de examens, en reiken, indien het met goed gevolg is afgelegd, de bestuurder een getuigschrift ten bewijze van het behalen van een basiskwalificatie uit.

2. Getuigschrift ten bewijze van het versneld behalen van een basiskwalificatie

Overeenkomstig artikel 3, lid 2, leggen de Partijen aspirant-bestuurders de verplichting op lessen te volgen in een erkend opleidingscentrum. Die lessen hebben betrekking op alle op de lijst van afdeling 1 van aanhangsel 27-B-1-1 genoemde onderwerpen.

Die opleiding wordt afgesloten met het examen zoals bedoeld in afdeling 3 van aanhangsel 27-B-1-1. De bevoegde instanties van de Partijen, of de door hen aangewezen entiteiten, organiseren dat examen, dat ten doel heeft na te gaan of de aspirant-bestuurder over de overeenkomstig afdeling 1 van aanhangsel 27-B-1-1 vereiste kennis van bovenbedoelde onderwerpen beschikt. Die autoriteiten of entiteiten houden toezicht op het examen, en reiken, indien het met goed gevolg is afgelegd, de bestuurder een getuigschrift ten bewijze van het versneld behalen van een basiskwalificatie uit.

ARTIKEL 7

Nascholing

De nascholing is een opleiding die houders van een getuigschrift van vakbekwaamheid in de gelegenheid stelt de voor hun werk essentiële kennis te actualiseren, waarbij speciale nadruk wordt gelegd op verkeersveiligheid, gezondheid en veiligheid op de werkplek en de vermindering van de milieueffecten van het besturen van een voertuig.

Die opleiding wordt georganiseerd door een overeenkomstig afdeling 5 van aanhangsel 27-B-1-1 erkend opleidingscentrum. De opleiding bestaat uit klassikale lessen, praktijklessen en indien beschikbaar lessen met instrumenten op het gebied van informatie- en communicatietechnologie (ICT) of hoogwaardige simulatoren. Indien een bestuurder van werkgever verandert, moet rekening worden gehouden met de reeds gevolgde nascholing.

De nascholing heeft tot doel een aantal van de in afdeling 1 van aanhangsel 27-B-1-1 bedoelde onderwerpen uit te diepen of te actualiseren. De nascholing bestrijkt diverse onderwerpen en omvat telkens minstens één onderwerp in verband met verkeersveiligheid. Bij de bepaling van de opleidingsthema's wordt rekening gehouden met ontwikkelingen in de desbetreffende wetgeving en technologie, en wordt voor zover mogelijk rekening gehouden met de specifieke opleidingsbehoeften van de bestuurder.

ARTIKEL 8

Getuigschrift van nascholing

1. Aan het einde van de in artikel 7 bedoelde nascholing reiken de bevoegde instanties van de Partijen of het erkend opleidingscentrum aan de bestuurder een getuigschrift van nascholing uit.
2. Een eerste nascholing wordt gevolgd:
 - a) door houders van het in artikel 6 bedoelde getuigschrift, binnen vijf jaar na de afgifte van het getuigschrift; en
 - b) door bestuurders zoals bedoeld in artikel 4, binnen vijf jaar na 10 september 2009.

Een Partij kan voorzien in een inkorting of verlenging van de in de punten a) of b) bedoelde termijnen met ten hoogste twee jaar.

3. Bestuurders die reeds een eerste nascholing zoals bedoeld in lid 2 van dit artikel hebben gevolgd, moeten om de vijf jaar, en vóór de vervaldatum van het getuigschrift van nascholing, een nascholing volgen.
4. Houders van het in artikel 6 of het in lid 1 van dit artikel bedoelde getuigschrift en de in artikel 4 bedoelde bestuurders die hun beroep niet langer uitoefenen en niet voldoen aan de in de leden 1, 2 en 3 van dit artikel gestelde eisen, volgen een nascholing voordat zij hun beroep weer opnemen.

5. Bestuurders die goederenvervoer over de weg verrichten en een nascholing hebben gevolgd voor een van de rijbewijscategorieën van artikel 5, lid 2, worden vrijgesteld van verdere nascholing voor andere in dat lid vermelde voertuigcategorieën.

ARTIKEL 9

Handhaving

De bevoegde instanties van een Partij brengen ofwel rechtstreeks op het rijbewijs van de bestuurder, naast de overeenkomstige rijbewijscategorieën, een onderscheidingsteken aan waaruit blijkt dat de bestuurder een getuigschrift van vakbekwaamheid bezit, met vermelding van de vervaldatum, ofwel voeren zij een speciale kwalificatiekaart bestuurder in, die moet worden opgesteld overeenkomstig het model in aanhangsel 27-B-1-2. Elk ander model kan aanvaardbaar zijn, mits het door het Gespecialiseerd Comité voor economie en handel als gelijkwaardig is erkend. De kwalificatiekaart bestuurder die of een gelijkwaardig document als hierboven gespecificeerd dat door de bevoegde instanties van de ene Partij is afgegeven, wordt voor de toepassing van deze afdeling door de andere Partij erkend.

Bestuurders moeten op verzoek van een met controle belaste ambtenaar een rijbewijs dan wel een specifieke kwalificatiekaart bestuurder of een gelijkwaardig document kunnen overleggen waarop het onderscheidingsteken is aangebracht dat bevestigt dat de bestuurder een getuigschrift van vakbekwaamheid bezit.

MINIMUMEISEN VOOR KWALIFICATIE EN OPLEIDING

Met het oog op een zo groot mogelijke harmonisatie van de onder de artikelen 276 en 277 van deze overeenkomst vallende voorschriften voor het goederenvervoer over de weg zijn in de punten 1 tot en met 5 van dit aanhangsel de minimumeisen voor de kwalificatie en de opleiding van bestuurders en voor de erkenning van opleidingscentra uiteengezet. Elke andere inhoud voor die kwalificatie of opleiding kan aanvaardbaar zijn, mits die door het Gespecialiseerd Comité voor economie en handel als gelijkwaardig wordt beschouwd.

AFDELING 1

LIJST VAN ONDERWERPEN

Bij de beoordeling door de Partijen van de basiskwalificatie die de bestuurders bezitten en de nascholing die zij hebben genoten, moet ten minste rekening worden gehouden met de kennis over de in deze lijst genoemde onderwerpen. De aspirant-bestuurders moeten het niveau van kennis en praktische vaardigheid bereiken dat vereist is om voertuigen van de betreffende rijbewijscategorieën veilig te kunnen besturen. Het minimumkennisniveau mag niet lager zijn dan het niveau dat wordt bereikt tijdens de leerplicht, aangevuld met een beroepsopleiding.

1. Nascholing in rationeel rijden op basis van de veiligheidsvoorschriften
 - 1.1. Doelstelling: kennis van de kenmerken van de krachtoverbrenging met het oog op een optimaal gebruik:

krommen van het koppel, het vermogen en het specifiek brandstofverbruik van een motor, optimaal gebruiksbereik toerenteller, dekkingsdiagrammen overbrengingsverhoudingen.

- 1.2. Doelstelling: inzicht verwerven in de technische kenmerken en de werking van de veiligheidsvoorzieningen teneinde het voertuig onder controle te houden, de slijtage te beperken en disfuncties te voorkomen:

grenzen aan het gebruik van remmen en retarders, gecombineerd gebruik van remmen en retarder, de beste bij een snelheid passende versnelling, benutting van de traagheid van het voertuig, mogelijkheden tot vertragen en remmen bij afdalingen, wat te doen in geval van defecte remmen, gebruik van elektronische en mechanische systemen zoals het elektronisch stabiliteitsprogramma (ESP), geavanceerde noodremsystemen (AEBS), het antiblokkeersysteem (ABS), het tractiecontrolesysteem (TCS) en in het voertuig ingebouwde monitoringsystemen (IVMS) en andere voor gebruik goedgekeurde systemen ter ondersteuning van de bestuurder of automatiseringssystemen.

- 1.3. Doelstelling: het brandstofverbruik kunnen optimaliseren:

optimalisering van het brandstofverbruik dankzij de toepassing van kennis betreffende de punten 1.1 en 1.2, het belang van te anticiperen op de verkeersstroom, rijden op veilige afstand van andere voertuigen en de snelheid van het voertuig benutten, constante snelheid, een vlotte rijstijl en de juiste bandendruk, alsook vertrouwdheid met slimme vervoerssystemen die zuiniger rijden mogelijk maken en kunnen helpen bij de routeplanning.

- 1.4. Doelstelling: het vermogen om te anticiperen op risico's in het verkeer, die te beoordelen en er zich aan aan te passen:

zich bewust zijn van en aanpassen aan verschillende weg-, verkeers- en weersomstandigheden, anticiperen op nakende gebeurtenissen; begrijpen hoe een rit moet worden voorbereid en gepland bij ongewone weersomstandigheden; vertrouwd zijn met het gebruik van de bijbehorende veiligheidsuitrusting en begrijpen wanneer een rit uitgesteld of geannuleerd moet worden wegens extreme weersomstandigheden; zich aanpassen aan risico's in het verkeer, waaronder gevaarlijk gedrag in het verkeer of bestuurders die zich laten afleiden (door het gebruik van elektronische apparaten, eten, drinken enz.); gevaarlijke situaties herkennen en zich aanpassen aan dergelijke situaties en kunnen omgaan met de stress die dat veroorzaakt, met name in verband met de afmetingen en het gewicht van het voertuig en kwetsbare weggebruikers, zoals voetgangers, fietsers en gemotoriseerde tweewielers;

herkennen van potentieel gevaarlijke situaties en correct inschatten hoe die gevaren kunnen uitmonden in situaties waarin een aanrijding niet meer kan worden vermeden en acties bepalen en ondernemen om de veiligheidsmarges te verhogen tot een niveau waarop een aanrijding nog wel kan worden vermeden wanneer de potentiële gevaren zich voordoen.

- 1.5. Doelstelling: het voertuig kunnen laden met inachtneming van de voorschriften inzake veiligheid en het correcte gebruik van het voertuig:

op rijdende voertuigen werkende krachten, de keuze van de versnelling afstemmen op de belasting van het voertuig en het profiel van de weg, gebruik van automatische transmissiesystemen, berekening van het laadvermogen van een voertuig of voertuigcombinatie, berekening van het nuttige volume, verdeling van de belasting, gevolgen van overbelasting van de as, stabiliteit van het voertuig en zwaartepunt, soorten verpakking en pallets;

voornaamste categorieën goederen die moeten worden vastgezet, klem- en vastzettechnieken, gebruik van sjorringen, controleren van vastzetinrichtingen, gebruik van laad- en losmachines, aanbrengen en verwijderen van dekzeilen.

2. Toepassing van de voorschriften

2.1. Doelstelling: kennis van de sociale omgeving en de regels voor het wegvervoer:

specifiek voor de vervoersector geldende maximumwerktijden; principes, toepassing en gevolgen van de voorschriften op het gebied van rij- en rusttijden en de tachograaf; sancties op het niet of verkeerd gebruiken van dan wel knoeien met de tachograaf; kennis van de sociale omgeving in het wegvervoer: rechten en plichten van de bestuurders inzake basiskwalificatie en nascholing.

2.2. Doelstelling: de regelgeving betreffende het goederenvervoer kennen:

documenten met betrekking tot vervoerexploitatie, aan boord mee te nemen documenten, verbod op het gebruik van bepaalde wegen, tolheffingen, verplichtingen uit hoofde van standaardcontracten voor goederenvervoer, opstelling van de documenten die het vervoerscontract vormen, internationale transportvergunningen, verplichtingen uit hoofde van het Verdrag betreffende de Overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg (CMR), gedaan te Genève op 19 mei 1956, opstelling van de internationale vrachtbrief, grensoverschrijdingen, expeditieuren, speciale documenten die de goederen begeleiden.

3. Gezondheid, verkeers- en milieuveiligheid, dienstverlening, logistiek

3.1. Doelstelling: bedacht zijn op de gevaren van het verkeer en op arbeidsongevallen:

soorten arbeidsongevallen in de vervoersector, statistieken van verkeersongevallen, betrokkenheid daarbij van vrachtwagens/touringcars, gevolgen op menselijk, materieel en financieel vlak.

3.2. Doelstelling: het kunnen voorkomen van criminaliteit en vervoer van illegale immigranten:

algemene informatie, gevolgen voor de bestuurders, preventieve maatregelen, checklist, wetgeving inzake de verantwoordelijkheid van de vervoerder.

3.3. Doelstelling: fysieke risico's kunnen voorkomen:

ergonomische principes; risicohandelingen en -houdingen, lichamelijke conditie, oefeningen in goederenbehandeling, persoonlijke beschermingsmiddelen.

3.4. Doelstelling: zich bewust zijn van het belang van een goede fysieke en mentale gezondheid:

beginselen van een gezonde en evenwichtige voeding, effecten van alcohol, medicijnen of andere stoffen die het gedrag kunnen beïnvloeden, symptomen, oorzaken, effecten van vermoeidheid en stress, fundamenteel belang van de basiscyclus werk/rust.

3.5. Doelstelling: noodsituaties kunnen beoordelen:

gedrag bij noodsituaties: inschatting van de situatie, erger voorkomen, hulpdiensten waarschuwen, hulp verlenen aan gewonden en eerste hulpverlening, optreden bij brand, inzittenden van een vrachtwagen redden, reactie in geval van agressie; basisbeginselen invulling schadeformulier.

3.6. Doelstelling: door zijn gedrag kunnen bijdragen aan het imago van een onderneming:

gedrag van de bestuurder en imago: belang voor de onderneming van de kwaliteit van de dienstverlening door de bestuurder, de taken van de bestuurder, personen waarmee een bestuurder te maken krijgt, onderhoud van het voertuig, organisatie van het werk, commerciële en financiële gevolgen van een geschil.

3.7. Doelstelling: kennis van het economische klimaat van het goederenvervoer over de weg en van de marktordening:

verhouding tussen het wegvervoer en de overige vervoerstakken (concurrentie, verladers), verschillende activiteiten in het wegvervoer (vervoer voor rekening van derden, voor eigen rekening, aanvullende activiteiten), organisatie van de voornaamste soorten vervoersondernemingen of aanverwante transportactiviteiten, gespecialiseerd vervoer (tankwagens, koelwagens, gevaarlijke goederen, vervoer van dieren enz.), ontwikkelingen in de sector (diversificatie van het dienstenaanbod, railvervoer/wegvervoer, uitbesteding enz.).

AFDELING 2

VERPLICHTE BASISKWALIFICATIE, ZOALS BEDOELD IN DEEL B, AFDELING 1, ARTIKEL 3, LID 1, PUNT A), VAN DEZE BIJLAGE

Een Partij kan specifieke andere opleidingen in verband met goederenvervoer over de weg die uit hoofde van haar wetgeving verplicht zijn, als onderdeel van de opleiding uit hoofde van deze afdeling en uit hoofde van afdeling 3 van dit aanhangsel beschouwen.

2.1. Combinatie van het volgen van lessen en het afleggen van een examen

De basiskwalificatie behelst onderwijs over alle in de lijst in afdeling 1 van dit aanhangsel genoemde onderwerpen. De opleiding voor die basiskwalificatie duurt 280 uur.

Elke aspirant-bestuurder moet ten minste 20 uur zelf een voertuig besturen van de betreffende categorie dat ten minste voldoet aan de normen voor examenvoertuigen.

Wanneer de aspirant-bestuurder zelf een voertuig bestuurt, moet hij worden begeleid door een instructeur in dienst van een erkend opleidingscentrum. Elke aspirant-bestuurder moet ten minste 20 uur zelf een voertuig besturen van de betreffende categorie dat ten minste voldoet aan de normen voor examenvoertuigen. Wanneer de aspirant-bestuurder zelf een voertuig bestuurt, moet hij worden begeleid door een instructeur in dienst van een erkend opleidingscentrum.

Een Partij en, in het geval van de Unie, een lidstaat kan toestaan dat een deel van de opleiding door het erkend opleidingscentrum wordt verzorgd via ICT-instrumenten, zoals e-learning, waarbij ervoor wordt gezorgd dat de hoge kwaliteit en de doeltreffendheid van de opleiding worden gehandhaafd, en via het selecteren van de vakken waarbij ICT-hulpmiddelen het meest doeltreffend kunnen worden ingezet. In dat geval zijn een betrouwbare gebruikersidentificatie en passende controlemiddelen vereist.

Voor de in deel B, afdeling 1, artikel 5, lid 4, bedoelde bestuurders duurt de opleiding voor de basiskwalificatie 70 uur, met inbegrip van vijf uur tijdens welke ze zelf het voertuig besturen.

Na afloop van die opleiding wordt de bestuurder door de bevoegde instanties van de Partijen of de door hen aangewezen entiteiten aan een mondeling of schriftelijk examen onderworpen. Het examen omvat ten minste één vraag per doelstelling op de lijst van onderwerpen in afdeling 1 van dit aanhangsel.

2.2. Mogelijkheid van examens

De bevoegde instanties van de Partijen, of de door hen aangewezen entiteiten, organiseren de hierboven bedoelde theorie- en praktijkexamens om na te gaan of de aspirant-bestuurders beschikken over de volgens afdeling 1 van dit aanhangsel vereiste kennis met betrekking tot alle daar genoemde doelstellingen en onderwerpen.

a) Het theorie-examen bestaat uit ten minste twee toetsen:

- i) vragen waarbij uit meerdere antwoorden kan worden gekozen, dan wel vragen waarop één antwoord moet worden gegeven, of een combinatie van de twee systemen; en

- ii) casestudy's.

Het theorie-examen duurt ten minste vier uur.

- b) Het praktijkexamen bestaat uit twee delen:

- i) een rijtest, om de verdere ontwikkeling van het rationeel rijgedrag op basis van de veiligheidsvoorschriften te beoordelen. Zo mogelijk vindt die rijtest plaats op wegen buiten de agglomeraties, op autosnelwegen en op autowegen (of vergelijkbare wegen), alsook op alle soorten stedelijke wegen, welke de diverse soorten problemen moeten opleveren die een bestuurder kan tegenkomen. Het is wenselijk dat die test plaatsvindt bij verschillende niveaus van verkeersdruk. De rijtijd moet zo optimaal mogelijk worden gebruikt om de kandidaat te beoordelen in alle verkeerszones waarin hij terecht kan komen. Die test duurt ten minste 90 minuten;
- ii) een praktische test die ten minste de punten 1.5, 3.2, 3.3 en 3.5 van afdeling 1 van dit aanhangsel bestrijkt.

Die test duurt ten minste 30 minuten.

De bij de praktijkexamens gebruikte voertuigen beantwoorden ten minste aan de normen voor examenvoertuigen.

Het praktijkexamen kan worden aangevuld met een derde test op een speciaal terrein of in een hoogwaardige simulator om de verdere ontwikkeling van rationeel rijgedrag op basis van veiligheidsvoorschriften te beoordelen, met name wat betreft de controle over het voertuig bij wisselende toestand van het wegdek en de manier waarop die toestand verandert als gevolg van de weersomstandigheden en het tijdstip overdag of 's nachts.

Voor die facultatieve test is geen duur vastgesteld. Indien de bestuurder aan een dergelijke test wordt onderworpen, mag de duur ervan in mindering worden gebracht op de in punt i) bedoelde 90 minuten van de rijtest, met dien verstande dat er niet meer dan 30 minuten in mindering mag worden gebracht.

Voor de in deel B, afdeling 1, artikel 5, lid 4, bedoelde bestuurders blijft het theorie-examen beperkt tot de in afdeling 1 van dit aanhangsel genoemde onderwerpen die relevant zijn voor de voertuigen waarop de nieuwe basiskwalificatie betrekking heeft. Die bestuurders moeten wel het volledige praktijkexamen afleggen.

AFDELING 3

VERSNELDE BASISKWALIFICATIE, ZOALS BEDOELD IN DEEL B, AFDELING 1, ARTIKEL 3, LID 2, VAN DEZE BIJLAGE

De versnelde basiskwalificatie behelst onderwijs over alle in de lijst van afdeling 1 van dit aanhangsel genoemde onderwerpen. Die versnelde opleiding duurt 140 uur.

Elke aspirant-bestuurder moet ten minste tien uur zelf een voertuig besturen van de betreffende categorie dat ten minste voldoet aan de normen voor examenvoertuigen.

Wanneer de aspirant-bestuurder zelf een voertuig bestuurt, moet hij worden begeleid door een instructeur in dienst van een erkend opleidingscentrum. Elke aspirant-bestuurder mag ten hoogste vier van de tien uur gedurende welke hij zelf een voertuig bestuurt, rijden op een speciaal terrein of in een hoogwaardige simulator om de verdere ontwikkeling van rationeel rijgedrag op basis van veiligheidsvoorschriften te beoordelen, met name wat betreft de controle over het voertuig bij wisselende toestand van het wegdek en de manier waarop die toestand verandert als gevolg van de weersomstandigheden en het tijdstip overdag of 's nachts, en de optimalisatie van het brandstofverbruik.

Afdeling 2, punt 2.1, vierde alinea, van dit aanhangsel geldt ook voor de versnelde basiskwalificatie.

Voor de in deel B, afdeling 1, artikel 5, lid 4, bedoelde bestuurders duurt de opleiding voor de versnelde basiskwalificatie 35 uur, met inbegrip van twee en een half uur tijdens welke ze zelf het voertuig besturen.

Na afloop van die opleiding wordt de bestuurder door de bevoegde instanties van de Partijen of de door hen aangewezen entiteiten aan een mondeling of schriftelijk examen onderworpen. Het examen omvat ten minste één vraag per doelstelling op de lijst van onderwerpen in afdeling 1 van dit aanhangsel.

Een Partij kan specifieke andere opleidingen in verband met goederenvervoer over de weg die op grond van haar wetgeving verplicht zijn, als onderdeel van de opleiding uit hoofde van deze afdeling beschouwen.

AFDELING 4

VERPLICHTE NASCHOLING, ZOALS BEDOELD IN DEEL B, AFDELING 1, ARTIKEL 3, LID 1, PUNT B), VAN DEZE BIJLAGE

Verplichte nascholingscursussen worden georganiseerd door een erkend opleidingscentrum. Die cursussen duren 35 uur per vijf jaar en worden gegeven in modules van ten minste zeven uur die over twee opeenvolgende dagen mogen worden gespreid. Wanneer wordt gebruikgemaakt van e-learning zorgt het erkend opleidingscentrum ervoor dat de goede kwaliteit van de opleiding gehandhaafd wordt en selecteert het vakken waarbij ICT-instrumenten het meest doeltreffend kunnen worden ingezet. De Partijen eisen met name een betrouwbare gebruikersidentificatie en passende controlemiddelen. De opleiding door middel van e-learning duurt ten hoogste twaalf uur. Minstens één van de opleidingsmodules wordt besteed aan een verkeersveiligheidsthema. De inhoud van de opleiding wordt afgestemd op de specifieke behoeften van het door de bestuurder verrichte vervoer en op de relevante ontwikkelingen op het gebied van technologie en regelgeving, en daarbij wordt, voor zover mogelijk, rekening gehouden met de specifieke opleidingsbehoeften van de bestuurder. Tijdens de 35 uur moeten verschillende onderwerpen aan bod komen, inclusief herhalingsopleiding indien blijkt dat de bestuurder een specifieke corrigerende opleiding nodig heeft.

Een Partij en, in het geval van de Unie, een lidstaat kan specifieke andere opleidingen in verband met goederenvervoer over de weg die uit hoofde van de eigen wetgeving verplicht zijn, als onderdeel van de opleiding uit hoofde van deze afdeling beschouwen.

AFDELING 5

GOEDKEURING VAN DE BASISKWALIFICATIE EN DE NASCHOLING

- 5.1. De opleidingscentra die met de basiskwalificatie en de nascholing zijn belast, moeten worden goedgekeurd door de bevoegde instanties van de Partijen. Die goedkeuring mag uitsluitend op schriftelijke aanvraag worden verleend. Bij de goedkeuringsaanvraag dienen documenten met de volgende inhoud te worden overgelegd:
- 5.1.1. een passend kwalificatie- en opleidingsprogramma met vermelding van leerstof, lesprogramma en de gebruikte lesmethoden;
 - 5.1.2. de kwalificaties en werkterreinen van de instructeurs;
 - 5.1.3. informatie over de cursusruimten, het lesmateriaal, de voor de praktijklessen beschikbare middelen en het gebruikte wagenpark; en
 - 5.1.4. de voorwaarden voor deelname aan de cursussen (aantal deelnemers).
- 5.2. De bevoegde instantie moet schriftelijk haar goedkeuring geven, waarbij de volgende voorwaarden gelden:
- 5.2.1. de opleiding moet worden gegeven overeenkomstig de bij de aanvraag gevoegde documenten;

- 5.2.2. het moet voor de bevoegde instanties mogelijk zijn om bevoegde personen de opleidingscursussen van de erkende centra te laten bijwonen, en zij moeten het recht hebben om er controle uit te oefenen op de ingezette middelen en het goede verloop van de opleidingen en de examens; en
- 5.2.3. de goedkeuring kan worden ingetrokken of geschorst, indien niet aan de voorwaarden ter zake wordt voldaan.

Het erkende centrum moet garanderen dat de instructeurs goed bekend zijn met de meest recente ontwikkelingen in de beroepsopleidingsvoorschriften en -eisen. De instructeurs moeten in het kader van een specifieke selectieprocedure aantonen dat zij didactisch en pedagogisch onderlegd zijn. Wat het praktijkgedeelte van de opleiding betreft, moeten de instructeurs aantonen dat zij ervaring als beroepsbestuurders of een analoge ervaring als bestuurder hebben, zoals die van instructeurs die les geven in het besturen van zware vrachtwagens.

Het lesprogramma moet worden opgesteld overeenkomstig de goedkeuring, op basis van de op de lijst in afdeling 1 genoemde onderwerpen.

IN DEEL B, AFDELING 1, ARTIKEL 9, VAN DEZE BIJLAGE BEDOELD MODEL
VAN DE KWALIFICATIEKAART BESTUURDER

Side 1

DRIVER QUALIFICATION CARD

(MEMBER STATE/UK)

6. PHOTO

1.

2.

3.

4a.

4b.

4c.

(4d.)

5a.

5b.

7.

(8.)

9.

Side 2

11.

1. Surname

2. First name

3. Date and place of birth

4a. Date of issue

4b. Administrative expiry date

4c. Issued by

5a. Licence No

5b. Serial No

10. Union code¹

9.

10.

C1

C

D1

D

C1E

CE

D1E

DE

¹ If applicable

AFDELING 2

RIJTIJDEN, ONDERBREKINGEN EN RUSTTIJDEN

ARTIKEL 1

Werkingssfeer

1. Deze afdeling bevat de in artikel 280, punt b), van deze overeenkomst bedoelde voorschriften inzake rijtijden, onderbrekingen en rusttijden voor bestuurders die ritten uitvoeren zoals bedoeld in de artikelen 276 en 277 van deze overeenkomst.
2. Wanneer een bestuurder een in artikel 276 of 277 van deze overeenkomst bedoelde rit uitvoert, zijn de voorschriften van deze afdeling van toepassing op elk door die bestuurder verricht vervoer over de weg.
3. Deze afdeling is van toepassing:
 - a) wanneer de maximaal toegestane massa van de voertuigen, dat van de aanhangwagens of opleggers inbegrepen, meer dan 3,5 ton bedraagt; of
 - b) met ingang van 1 juli 2026, waarbij de maximaal toegestane massa van de voertuigen, aanhangwagens of opleggers inbegrepen, meer dan 2,5 ton bedraagt.

4. Deze afdeling is niet van toepassing op vervoer door:

- a) voertuigen of een samenstel van voertuigen met een maximaal toegestane massa van niet meer dan 7,5 ton die gebruikt worden voor:
 - i) het vervoer van materiaal, uitrusting of machines die de bestuurder nodig heeft voor de uitoefening van zijn beroep, of
 - ii) het leveren van goederen die op ambachtelijke wijze zijn vervaardigd,

en die enkel binnen een straal van 100 km rond de vestigingsplaats van de onderneming worden geleverd en op voorwaarde dat het besturen van het voertuig niet de hoofdactiviteit van de bestuurder is en waarbij het vervoer niet voor rekening van derden gebeurt;

- b) voertuigen met een toegelaten maximumsnelheid van ten hoogste 40 km/u;
- c) voertuigen van, of zonder bestuurder gehuurd door, de strijdkrachten, civiele bescherming, brandweer en korpsen voor de handhaving van de openbare orde voor zover het vervoer plaatsvindt in het kader van de taak waarmee die organen zijn belast en onder hun controle valt;
- d) voertuigen die gebruikt worden in noodsituaties of voor reddingsoperaties;
- e) speciaal voor medische doeleinden gebruikte voertuigen;
- f) voertuigen die speciaal zijn uitgerust voor reparaties en wegslepen, binnen een straal van 100 km rond hun standplaats;
- g) voertuigen die op de weg worden getest in verband met technische verbeteringen, reparatie of onderhoud, en nieuwe of omgebouwde voertuigen die nog niet in het verkeer zijn gebracht;

- h) voertuigen met een maximaal toegestane massa, die van aanhangwagens of opleggers inbegrepen, van meer dan 2,5 ton maar niet meer dan 3,5 ton, die worden gebruikt voor het vervoer van goederen, indien het vervoer niet wordt verzorgd voor rekening van derden, maar voor rekening van de onderneming of de bestuurder, en het besturen van het voertuig niet de hoofdactiviteit is van de persoon die het voertuig bestuurt; of
- i) commerciële voertuigen die volgens de wetgeving van de lidstaat waar ermee wordt gereden een historisch statuut hebben, en die voor niet-commercieel goederenvervoer worden gebruikt.

ARTIKEL 2

Definities

Voor de toepassing van deze afdeling wordt verstaan onder:

- a) “wegvervoer”: elke verplaatsing die geheel of gedeeltelijk over voor openbaar gebruik toegankelijke wegen plaatsvindt, in lege of beladen toestand;
- b) “onderbreking”: elke periode waarin de bestuurder niet mag rijden en ook geen andere werkzaamheden mag verrichten en die uitsluitend dient om te rusten;
- c) “andere werkzaamheden”: alle activiteiten die worden gedefinieerd als arbeidstijd in deel B, afdeling 3, artikel 2, lid 1, punt a), behalve “rijden”, met inbegrip van alle werkzaamheden voor dezelfde of voor een andere werkgever in of buiten de vervoerssector;

- d) “rust”: iedere ononderbroken periode waarin een bestuurder vrijelijk over zijn tijd kan beschikken;
- e) “dagelijkse rusttijd”: de dagelijkse periode waarin een bestuurder vrijelijk over zijn tijd kan beschikken, en die een “normale dagelijkse rusttijd” en een “verkorte dagelijkse rusttijd” omvat:
 - i) “normale dagelijkse rusttijd”: een periode van rust van ten minste elf uur, die kan worden opgesplitst in twee perioden, waarvan de eerste ten minste drie ononderbroken uren bedraagt en de tweede ten minste negen ononderbroken uren bedraagt; en
 - ii) “verkorte dagelijkse rusttijd”: een periode van rust van ten minste negen uur maar minder dan elf uur;
- f) “wekelijkse rusttijd”: een wekelijkse periode waarin een bestuurder vrijelijk over zijn tijd kan beschikken, en die een “normale wekelijkse rusttijd” en een “verkorte wekelijkse rusttijd” omvat:
 - i) “normale wekelijkse rusttijd”: een periode van rust van ten minste 45 uur; en
 - ii) “verkorte wekelijkse rusttijd”: een periode van rust van minder dan 45 uur die, onder de voorwaarden van artikel 6, leden 6 en 7, kan worden bekort tot minimaal 24 achtereenvolgende uren;
- g) “week”: de periode tussen 00.00 uur op maandag en 24.00 uur op zondag;

- h) “rijtijd”: de duur van de rijactiviteit zoals geregistreerd:
- i) automatisch of semi-automatisch door de tachograaf zoals bepaald in deze bijlage, deel B, afdeling 4, artikel 2, lid 2, punten e), f), g) en h); of
 - ii) op manuele wijze zoals vereist op grond van deze bijlage, deel B, afdeling 4, artikel 9, lid 2, en artikel 11;
- i) “dagelijkse rijtijd”: de totale bij elkaar opgetelde rijtijd tussen het einde van de ene dagelijkse rusttijd en het begin van de volgende dagelijkse rusttijd of tussen een dagelijkse en een wekelijkse rusttijd;
- j) “wekelijkse rijtijd”: de totale bij elkaar opgetelde rijtijd gedurende een week;
- k) “maximaal toegestane massa”: de hoogst toegestane totaal massa van een voertuig, het laadvermogen daaronder begrepen;
- l) “meervoudige bemanning”: een situatie waarin er zich tijdens elke rijperiode tussen twee opeenvolgende dagelijkse rusttijden of tussen een dagelijkse rusttijd en een wekelijkse rusttijd ten minste twee bestuurders in het voertuig bevinden om het te besturen. Bij meervoudige bemanning is de aanwezigheid van een andere bestuurder of andere bestuurders gedurende het eerste uur facultatief, maar gedurende de resterende periode verplicht;
- m) “rijperiode”: de bij elkaar opgetelde rijtijd vanaf het ogenblik dat een bestuurder begint te rijden na een rusttijd of een onderbreking, totdat de bestuurder een rusttijd neemt of een onderbreking neemt.

ARTIKEL 3

Voorwaarde voor bijrijders

De minimumleeftijd van bijrijders wordt vastgesteld op 18 jaar. Elke Partij en, in het geval van de Unie, een lidstaat mag echter de minimumleeftijd van bijrijders verlagen tot 16 jaar, op voorwaarde dat de verlaging geschiedt met het oog op de beroepsopleiding en er wordt voldaan aan de arbeidswetgeving van het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot Gibraltar, en, voor de Unie, van de betrokken lidstaat.

ARTIKEL 4

Rijtijd

1. De dagelijkse rijtijd bedraagt niet meer dan negen uur.

De dagelijkse rijtijd mag echter worden verlengd tot ten hoogste tien uur, maar niet meer dan twee keer in een week.

2. De wekelijkse rijtijd bedraagt niet meer dan 56 uur, waarbij de maximale wekelijkse arbeidstijd van 60 uur niet wordt overschreden.

3. De totale bij elkaar opgetelde rijtijd gedurende twee opeenvolgende weken bedraagt niet meer dan 90 uur.

4. De dagelijkse en wekelijkse rijtijd omvat alle rijtijd binnen het grondgebied van de Partijen.
5. De bestuurder registreert als “andere werkzaamheden” alle tijd besteed volgens de omschrijving in artikel 2, punt c), van deze afdeling en alle tijd die hij heeft besteed aan het besturen van een voertuig voor commerciële activiteiten waarvoor de rijtijd niet hoeft te worden geregistreerd, en registreert alle perioden van “beschikbaarheid” volgens de definitie van deel B, afdeling 3, artikel 2, lid 2, overeenkomstig deel B, afdeling 4, artikel 6, lid 5, punt b), iii). Die registratie gebeurt manueel op een registratieblad of een afdruk of door gebruik van handmatige invoerfaciliteiten op het controleapparaat.

ARTIKEL 5

Onderbrekingen

Na een rijperiode van vier en een half uur neemt de bestuurder een aaneengesloten onderbreking van ten minste 45 minuten, tenzij hij een rusttijd neemt.

Die onderbreking kan worden vervangen door een onderbreking van ten minste 15 minuten gevolgd door een onderbreking van ten minste 30 minuten die elk zodanig tijdens de periode worden ingelast, dat aan de bepalingen van de eerste alinea wordt voldaan.

Een bestuurder die deel uitmaakt van een meervoudige bemanning kan een onderbreking van 45 minuten nemen in een voertuig dat door een andere bestuurder wordt bestuurd, mits de bestuurder die de onderbreking neemt, de bestuurder die het voertuig bestuurt, niet bijstaat.

ARTIKEL 6

Rust

1. Een bestuurder neemt dagelijkse en wekelijkse rusttijden.
2. Binnen elke periode van 24 uur na het einde van de voorafgaande dagelijkse of wekelijkse rusttijd moet een bestuurder een nieuwe dagelijkse rusttijd genomen hebben.

Indien het gedeelte van de dagelijkse rusttijd dat binnen die periode van 24 uur valt ten minste negen maar niet meer dan elf uur bedraagt, wordt die dagelijkse rusttijd als een verkorte dagelijkse rusttijd aangemerkt.

3. Een dagelijkse rusttijd mag worden verlengd tot een normale wekelijkse rusttijd of een verkorte wekelijkse rusttijd.
4. Een bestuurder mag tussen twee wekelijkse rusttijden ten hoogste drie keer een verkorte dagelijkse rusttijd hebben.
5. In afwijking van lid 2 geldt dat een bestuurder die deel uitmaakt van een meervoudige bemanning, een nieuwe dagelijkse rusttijd van ten minste negen uur moet hebben genomen binnen 30 uur na het einde van een dagelijkse of wekelijkse rusttijd.
6. Per periode van twee opeenvolgende weken neemt een bestuurder ten minste:
 - a) twee normale wekelijkse rusttijden; of

b) één normale wekelijkse rusttijd en één verkorte wekelijkse rusttijd van ten minste 24 uur.

Een wekelijkse rusttijd mag niet later beginnen dan aan het einde van zes perioden van 24 uur te rekenen vanaf het einde van de vorige wekelijkse rusttijd.

7. In afwijking van lid 6 mag een bestuurder die internationaal goederenvervoer verricht, buiten het grondgebied van de Partij van de ondernemer van goederenvervoer over de weg of, voor bestuurders van ondernemers van goederenvervoer over de weg van de Unie, buiten het grondgebied van de lidstaat van de ondernemer van goederenvervoer over de weg twee opeenvolgende verkorte wekelijkse rusttijden nemen, op voorwaarde dat de bestuurder in een willekeurige periode van vier opeenvolgende weken ten minste vier wekelijkse rusttijden neemt, waarvan er ten minste twee normale wekelijkse rusttijden zijn.

Voor de toepassing van dit lid wordt een bestuurder geacht internationaal vervoer te verrichten op voorwaarde dat de bestuurder de twee opeenvolgende verkorte wekelijkse rusttijden begint buiten het grondgebied van de Partij van de ondernemer van goederenvervoer over de weg en de woonplaats van de bestuurder of, voor de Unie, buiten het grondgebied van de lidstaat van de ondernemer van goederenvervoer over de weg en het land van de woonplaats van de bestuurder.

Iedere reductie van wekelijkse rusttijden wordt gecompenseerd door een equivalente periode van rust die voor het einde van de derde week na de betrokken week en bloc moet worden genomen.

Indien twee verkorte wekelijkse rusttijden overeenkomstig de derde alinea opeenvolgend worden genomen, wordt de volgende wekelijkse rusttijd voorafgegaan door een rusttijd ter compensatie van die twee verkorte wekelijkse rusttijden.

8. Rust die wordt genomen ter compensatie van een verkorte wekelijkse rusttijd moet aansluitend op een andere rusttijd van ten minste negen uur worden genomen.

9. De normale wekelijkse rusttijden en wekelijkse rusttijden van meer dan 45 uur ter compensatie van eerdere verkorte wekelijkse rusttijden, mogen niet in een voertuig worden genomen. Zij worden genomen in een passend gendervriendelijk verblijf met geschikte slaapfaciliteiten en sanitaire voorzieningen.

Eventuele kosten voor het verblijf buiten het voertuig worden door de werkgever gedekt.

10. Vervoersondernemingen plannen het werk van de bestuurders zodanig dat zij binnen elke periode van vier opeenvolgende weken kunnen terugkeren naar de exploitatievestiging van de werkgever waar de bestuurder normaal gesproken gestationeerd is en waar zijn normale wekelijkse rusttijd begint in het Gibraltar en, in het geval van de Unie, in de lidstaat van vestiging van de werkgever, of naar zijn woonplaats, zodat hij ten minste één normale wekelijkse rusttijd of een wekelijkse rusttijd van meer dan 45 uur ter compensatie van een verkorte wekelijkse rusttijd kan nemen.

Indien de bestuurder echter twee opeenvolgende verkorte wekelijkse rusttijden heeft genomen overeenkomstig lid 7, plant de vervoersonderneming het werk van de bestuurder zodanig dat de bestuurder vóór het begin van de normale wekelijkse rusttijd van meer dan 45 uur die ter compensatie wordt genomen, kan terugkeren.

De onderneming documenteert hoe zij die verplichting vervult en houdt de documentatie bij op haar zetel om die op verzoek ter beschikking te kunnen stellen van de controleautoriteiten.

11. Een wekelijkse rusttijd die in twee weken valt, mag in één van beide weken geteld worden, maar niet in beide.

12. Bij wijze van afwijking kan een bestuurder die een voertuig begeleidt dat per veerboot of trein wordt vervoerd, die rusttijd hooguit tweemaal onderbreken voor andere activiteiten die samen niet langer dan één uur duren, op voorwaarde dat de bestuurder een normale dagelijkse rusttijd of een verkorte wekelijkse rusttijd neemt. Tijdens die normale dagelijkse rusttijd of verkorte wekelijkse rusttijd moet de bestuurder kunnen beschikken over een slaapcabine, bed of slaapbank.

Wat de normale wekelijkse rusttijden betreft, geldt die afwijking alleen voor veerboot- of treinreizen indien:

- a) de geplande reis ten minste acht uur zal duren; en
- b) de bestuurder toegang heeft tot een slaapcabine op de veerboot of de trein.

13. Tijd besteed om te reizen naar een plaats om controle te nemen over een voertuig dat onder het toepassingsgebied van deze afdeling valt, of om terug te keren van die plaats, wanneer het voertuig zich niet in de woonplaats van de bestuurder of in de exploitatievestiging van de werkgever waaraan de bestuurder normalerwijze verbonden is, bevindt, wordt niet geteld als rust of een onderbreking, tenzij de bestuurder reist met een veerboot of trein en kan beschikken over een slaapcabine, bed of slaapbank.

14. Tijd besteed door een bestuurder om met een voertuig dat buiten het toepassingsgebied van deze afdeling valt, te rijden naar of van een voertuig dat onder het toepassingsgebied van deze afdeling valt en zich niet in de woonplaats van de bestuurder of in de exploitatievestiging van de werkgever waaraan de bestuurder normalerwijze verbonden is, bevindt, wordt geteld als “andere werkzaamheden”.

ARTIKEL 7

Aansprakelijkheid van ondernemers van goederenvervoer over de weg

1. Ondernemers van goederenvervoer over de weg uit een Partij mogen bestuurders die zij in dienst hebben of die hun ter beschikking zijn gesteld, niet betalen, zelfs niet in de vorm van premies of loontoeslagen, naargelang de afgelegde afstand, de leveringssnelheid en/of de hoeveelheid vervoerde goederen indien dergelijke betalingen van die aard zijn de verkeersveiligheid in gevaar te brengen en/of inbreuken op deze afdeling aan te moedigen.
2. Ondernemers van goederenvervoer over de weg uit een Partij organiseren het vervoer over de weg en geven passende instructies aan de bemanningsleden op een zodanige manier dat die bemanningsleden aan de bepalingen van deze afdeling kunnen voldoen.
3. Ondernemers van goederenvervoer over de weg uit een Partij zijn aansprakelijk voor inbreuken van hun bestuurders, ook wanneer die inbreuken zijn begaan op het grondgebied van de andere Partij.

Onverminderd het recht van de Partijen om de ondernemers van goederenvervoer over de weg volledig aansprakelijk te stellen, kunnen Partijen die aansprakelijkheid laten afhangen van de vraag of de ondernemer een inbreuk tegen de leden 1 en 2 heeft begaan. De Partijen mogen alle bewijsstukken in overweging nemen die kunnen staven dat de ondernemer van goederenvervoer over de weg redelijkerwijs niet aansprakelijk kan worden gesteld voor de begane inbreuk.

4. Ondernemers van goederenvervoer over de weg, expediteurs, bevrachters, hoofd- en onderaannemers en uitleenbedrijven voor bestuurders zorgen ervoor dat contractueel overeengekomen tijdschema's voor het vervoer in overeenstemming zijn met deze afdeling.

5. Een ondernemer van goederenvervoer over de weg die gebruikmaakt van voertuigen die zijn uitgerust met een controleapparaat dat in overeenstemming is met deel B, afdeling 4, artikel 2, punt f), g) of h), en die onder het toepassingsgebied van deze afdeling vallen:

- i) zorgt ervoor dat alle relevante gegevens, zo vaak als door de betrokken Partij is voorgeschreven, van de voertuigunit en de bestuurderskaart worden gedownload, en dat de relevante gegevens frequenter worden overgebracht om ervoor te zorgen dat alle door of voor die ondernemer van goederenvervoer over de weg verrichte activiteiten worden overgebracht; en
- ii) zorgt ervoor dat alle gegevens die van de voertuigunit en de bestuurderskaart worden gedownload, gedurende ten minste twaalf maanden vanaf de registratie ervan worden bewaard en op verzoek van de met controle belaste ambtenaar in de vestigingen van de ondernemer van goederenvervoer over de weg rechtstreeks of op afstand toegankelijk zijn.

Voor de toepassing van dit lid heeft “gedownload” de betekenis die daaraan wordt toegekend in deel C, afdeling 2, artikel 2, lid 2, punt g).

De uiterste termijn waarbinnen de relevante gegevens uit hoofde van punt i) van dit lid moeten worden gedownload, bedraagt 90 dagen voor gegevens van de voertuigunit en 28 dagen voor gegevens van de bestuurderskaart.

ARTIKEL 8

Uitzonderingen

1. Mits de verkeersveiligheid niet in gevaar komt en teneinde een geschikte stopplaats te kunnen bereiken, mag de bestuurder afwijken van de artikelen 4, 5 en 6, voor zover zulks nodig is om de veiligheid van personen, van het voertuig of van zijn lading te waarborgen. De bestuurder tekent uiterlijk bij aankomst op een geschikte stopplaats aard en reden van een dergelijke afwijking met de hand aan op het registratieblad of op een afdruk van zijn controleapparaat of in het dienstrooster.

2. Mits de verkeersveiligheid niet in gevaar komt, mag de bestuurder in uitzonderlijke omstandigheden ook afwijken van artikel 4, leden 1 en 2, en van artikel 6, lid 2, door de dagelijkse en wekelijkse rijtijd met maximaal één uur te overschrijden om de exploitatievestiging van de werkgever of zijn woonplaats te kunnen bereiken voor het nemen van een wekelijkse rusttijd.

De bestuurder mag, onder dezelfde omstandigheden, de dagelijkse en wekelijkse rijtijd met maximaal twee uur overschrijden, op voorwaarde dat onmiddellijk vóór het extra rijden een aaneengesloten onderbreking van 30 minuten is genomen, om de exploitatievestiging van de werkgever of de woonplaats van de bestuurder te bereiken met het oog op het nemen van een normale wekelijkse rusttijd.

De bestuurder moet uiterlijk bij aankomst op de bestemming of op de geschikte stopplaats de reden van een dergelijke afwijking met de hand aantekenen op het registratieblad of op een afdruk van zijn controleapparaat of in het dienstrooster.

Elke verlenging van de rijtijd wordt gecompenseerd door een equivalente periode van rust, die voor het einde van de derde week na de betrokken week en bloc in combinatie met een rusttijd moet worden genomen.

3. Mits de verkeersveiligheid daardoor niet in het gedrang komt, mag elke Partij, en in het geval van de Unie, een lidstaat voor het eigen grondgebied of, met instemming van de andere Partij, voor het grondgebied van de andere Partij, uitzonderingen toestaan op de artikelen 3 tot en met 6, en die uitzonderingen laten afhangen van bijzondere voorwaarden, voor vervoer dat wordt verricht met:

- a) voertuigen van, of zonder bestuurder gehuurd door, de overheid voor wegvervoer dat de particuliere ondernemers voor goederenvervoer over de weg niet beconcurrereert;
- b) voertuigen voor goederenvervoer van, of zonder bestuurder gehuurd door landbouw-, tuinbouw-, bosbouw-, veeteelt of visserijbedrijven die in het kader van hun eigen bedrijvigheid worden gebruikt voor ritten binnen een straal van 100 km rond de vestigingsplaats van het bedrijf;
- c) land- en bosbouwtrekkers die worden gebruikt voor land- of bosbouwwerkzaamheden, binnen een straal van 100 km rond de vestigingsplaats van het bedrijf dat die voertuigen bezit, huurt of leaset;
- d) voertuigen of een samenstel van voertuigen met een maximaal toegestane massa van niet meer dan 7,5 ton die gebruikt worden door aanbieders van universele diensten voor het bezorgen van goederen in het kader van de universele dienst. Die voertuigen mogen alleen binnen een straal van 100 km rond de vestigingsplaats van het bedrijf worden gebruikt en op voorwaarde dat dat vervoer niet de hoofdactiviteit van de bestuurder is;
- e) voertuigen die uitsluitend rijden op eilanden waarvan de oppervlakte niet meer dan 2 300 vierkante kilometer bedraagt en die niet met de rest van het nationale grondgebied zijn verbonden door een brug, een wad of een tunnel, geschikt voor het verkeer van motorvoertuigen;

- f) voor goederenvervoer gebruikte voertuigen, binnen een straal van 100 km rond de vestigingsplaats van het bedrijf, die worden aangedreven met aardgas of LPG of elektriciteit, met een maximaal toegestane massa, met inbegrip van de massa van de aanhangwagens of opleggers, van niet meer dan 7,5 ton;
- g) voertuigen die worden gebruikt in verband met de rioleringsdienst, diensten ter bescherming tegen overstromingen, diensten met betrekking tot de water-, gas- of elektriciteitsvoorziening, onderhoud van en toezicht op wegen, de deur-aan-deurophaaldienst voor huishoudelijk afval en de verwijdering ervan, diensten van telegrafie en telefonie, radio- en televisie-uitzendingen, evenals voor de opsporing van zend- of ontvangstapparatuur voor radio en televisie;
- h) speciaal voor het vervoer van circus- of kermismateriaal uitgeruste voertuigen;
- i) speciaal uitgeruste voertuigen voor mobiele projecten, die in stilstand voornamelijk als educatieve inrichting bedoeld zijn;
- j) voertuigen voor het ophalen van melk op boerderijen en/of voor het terugbrengen van melkbussen of zuivelproducten voor de veevoeding naar boerderijen;
- k) speciaal voor geld- en/of waardetransporten uitgeruste voertuigen;
- l) voertuigen gebruikt voor het vervoer van niet voor menselijke consumptie bestemde geslachte dieren of slachtafvallen;
- m) voertuigen die uitsluitend gebruikt worden op wegen binnen hubfaciliteiten, zoals havens, intermodale overslagcentra en spoorwegterminals;

- n) voertuigen die voor het vervoer van levende dieren van de boerderijen naar de plaatselijke markten en omgekeerd of van de markten naar de plaatselijke slachthuizen gebruikt worden binnen een straal van ten hoogste 100 km;
- o) voertuigen of samenstellen van voertuigen die bouwmachines vervoeren voor een bouwbedrijf binnen een straal van 100 km rond de vestigingsplaats van het bedrijf, op voorwaarde dat het besturen van de voertuigen niet de hoofdactiviteit van de bestuurder is; en
- p) voertuigen die worden gebruikt voor de levering van stortklaar beton.

4. Mits de arbeidsomstandigheden van bestuurders en de verkeersveiligheid niet in gevaar worden gebracht en de in deel B, afdeling 3, artikel 3, vastgestelde limieten in acht worden genomen, kan een Partij en, in het geval van de Unie, een lidstaat tijdelijke uitzonderingen op de toepassing van de artikelen 4, 5 en 6 van deze afdeling toestaan op vervoersactiviteiten die in uitzonderlijke omstandigheden worden verricht, overeenkomstig de in die Partij geldende procedure.

De tijdelijke uitzonderingen worden naar behoren gemotiveerd en onmiddellijk ter kennis gebracht van de andere Partij. Het Gespecialiseerd Comité voor economie en handel stelt de bijzonderheden van die kennisgeving vast. Elke Partij maakt die informatie onmiddellijk bekend op een openbare website en zorgt ervoor dat bij haar handhavingsactiviteiten rekening wordt gehouden met door de andere Partij toegestane uitzonderingen.

AFDELING 3

ARBEIDSTIJD VAN MOBIELE WERKNEMERS

ARTIKEL 1

Werkings sfeer

1. Deze afdeling is van toepassing op mobiele werknemers die in dienst zijn van in de Partijen gevestigde ondernemers van goederenvervoer over de weg en die ritten verzorgen in de zin van de artikelen 276 en 277 van deze overeenkomst.

Deze afdeling is ook van toepassing op zelfstandige bestuurders.

2. Deze afdeling vormt een aanvulling op deel B, afdeling 2, die derogeeft aan deze afdeling.

3. Een Partij mag deze afdeling buiten toepassing verklaren voor mobiele werknemers en zelfstandige bestuurders.

4. Indien een Partij deze afdeling uit hoofde van lid 3 buiten toepassing verklaart, stelt zij de andere Partij daarvan in kennis.

ARTIKEL 2

Definities

Voor de toepassing van deze afdeling wordt verstaan onder:

(1) “arbeidstijd”:

- a) in het geval van mobiele werknemers: de periode tussen het begin en het einde van het werk, waarin de werknemer op het werk is, ter beschikking van de werkgever staat en zijn taken of activiteiten uitoefent, dat wil zeggen:
 - de tijd die aan alle wegvervoersactiviteiten wordt besteed, met name de volgende:
 - i) rijden;
 - ii) laden en lossen;
 - iii) toezicht houden op het in- en uitstappen van passagiers;
 - iv) schoonmaken en technisch onderhoud; en
 - v) alle andere werkzaamheden om de veiligheid van het voertuig en de lading te verzekeren, dan wel om te voldoen aan de wettelijke of bestuursrechtelijke verplichtingen die rechtstreeks met het specifieke vervoer in kwestie verband houden, met inbegrip van het toezicht op het laden en lossen, de afwikkeling van administratieve formaliteiten bij de politie, de douane, de immigratie-autoriteiten enz.; en

- de perioden waarin de bestuurder niet vrijelijk over zijn tijd kan beschikken en op de werkplek moet blijven, gereed om aan het werk te gaan, en daarbij belast is met bepaalde aan die dienst verbonden taken, met name de wachttijden bij laden of lossen wanneer de verwachte duur daarvan niet vooraf bekend is, dat wil zeggen: hetzij vóór het vertrek of net vóór het daadwerkelijk begin van de periode in kwestie, hetzij uit hoofde van de algemene bepalingen die de sociale partners hebben afgesproken en/of uit hoofde van de wetgeving van de Partijen;
- b) in het geval van zelfstandige bestuurders geldt dezelfde definitie voor de periode tussen het begin en het einde van het werk, waarin de zelfstandige bestuurder op de werkplek is, ter beschikking van de klant staat en zijn taken of activiteiten uitoefent, buiten algemeen administratief werk dat niet direct verband houdt met het specifieke vervoer in kwestie.

Als arbeidstijd worden niet aangemerkt, de onderbrekingen in de zin van artikel 4, de rusttijden van artikel 5, alsook - onverminderd de wetgeving van de Partijen of afspraken tussen de sociale partners op grond waarvan dergelijke perioden moeten worden gecompenseerd of beperkt - de in punt 2 bedoelde beschikbaarheidstijd;

(2) “beschikbaarheidstijd”:

- andere perioden dan onderbrekingen of rusttijden, waarin de mobiele werknemer niet op de werkplek hoeft te blijven, doch beschikbaar moet zijn om gevolg te kunnen geven aan eventuele oproepen om de rit aan te vatten of te hervatten, of om andere werkzaamheden uit te voeren. Als beschikbaarheidstijd worden met name aangemerkt, de perioden waarin de mobiele werknemer een per veerboot of trein vervoerd voertuig begeleidt, alsook wachttijden aan grenzen en ten gevolge van rijverboden;

die perioden en de verwachte duur moeten de mobiele werknemer van tevoren bekend zijn, dat wil zeggen vóór het vertrek of net vóór het daadwerkelijk begin van de beschikbaarheidstijd, of uit hoofde van de algemene bepalingen die de sociale partners hebben afgesproken, en/of uit hoofde van de wetgeving van de Partijen;

- voor mobiele werknemers in ploegendienst, de tijd die zij gedurende de rit naast de bestuurder of in een slaapcabine doorbrengen;

(3) “werkplek”:

- de locatie van de hoofdvestiging van de ondernemer van goederenvervoer over de weg waarvoor de persoon die mobiele wegvervoersactiviteiten verricht, taken uitvoert, en de verschillende nevenvestigingen, al dan niet samenvallend met het hoofdkantoor of de hoofdvestiging;
- het voertuig waarvan de persoon die mobiele werkzaamheden in het wegvervoer uitoefent voor zijn taken gebruik maakt; en
- elke andere plaats waar de met het vervoer verband houdende activiteiten worden verricht;

(4) “mobiele werknemer”: voor de toepassing van deze afdeling, een werknemer die lid is van het personeel dat zich verplaatst van een onderneming die personen- of goederenvervoer over de weg verricht op het grondgebied van de andere Partij, met inbegrip van stagiaires en leerlingen;

- (5) “zelfstandige bestuurder”: eenieder wiens voornaamste beroepsactiviteit erin bestaat tegen vergoeding goederen over te weg te vervoeren en die gerechtigd is om voor eigen rekening te werken en die niet aan een werkgever gebonden is door een arbeidsovereenkomst of enige andere arbeidsrechtelijke ondergeschiktheidsrelatie, die de bedoelde activiteiten vrij kan organiseren, wiens inkomsten rechtstreeks afhankelijk zijn van de gemaakte winst en die vrij is om individueel of in samenwerking met andere zelfstandige bestuurders handelsbetrekkingen met verscheidene klanten te onderhouden.

Voor de toepassing van deze afdeling gelden voor bestuurders die niet aan die criteria voldoen, dezelfde rechten en plichten als die welke in deze afdeling voor mobiele werknemers zijn vastgesteld;

- (6) “persoon die mobiele werkzaamheden in het wegvervoer uitoefent”: een mobiele werknemer of een zelfstandig bestuurder;
- (7) “week”: de periode tussen maandag 00.00 uur en zondag 24.00 uur;
- (8) “nachtijd”: een periode van ten minste vier uur, zoals omschreven door het nationale recht, tussen 00.00 uur en 07.00 uur; en
- (9) “nachtarbeid”: werk dat in de nachtijd wordt verricht.

ARTIKEL 3

Maximale wekelijkse arbeidstijd

1. Elke Partij neemt de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de gemiddelde wekelijkse arbeidstijd de 48 uur niet overschrijdt. De maximale wekelijkse arbeidstijd mag alleen dan tot 60 uur worden verhoogd, wanneer over een periode van vier maanden het gemiddelde van 48 uur per week niet wordt overschreden.
2. Elke Partij neemt de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de arbeidstijd de som is van de bij verschillende werkgevers gepresteerde arbeidstijd. De werkgever verzoekt de mobiele werknemer schriftelijk hem een overzicht van de bij andere werkgevers gepresteerde arbeidstijd over te leggen. De mobiele werknemer verstrekt die gegevens schriftelijk.

ARTIKEL 4

Onderbrekingen

Onverminderd deel B, afdeling 2, van deze bijlage neemt elke Partij de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat personen die mobiele wegvervoersactiviteiten verrichten, in geen geval langer dan zes opeenvolgende uren zonder onderbreking werken. De arbeidstijd wordt onderbroken door een onderbreking van ten minste 30 minuten, indien het totaal aantal arbeidsuren zes tot negen uur bedraagt, en van ten minste 45 minuten, indien het totaal aantal uren meer dan negen uur bedraagt.

De onderbrekingen kunnen worden onderverdeeld in perioden van ten minste 15 minuten.

ARTIKEL 5

Rusttijden

Voor de toepassing van deze afdeling vallen stagiaires en leerlingen die in dienst zijn van een onderneming die vervoer van goederen over de weg op het grondgebied van de andere Partij verricht, onder dezelfde bepalingen inzake rusttijden als andere mobiele werknemers, op grond van deel B, afdeling 2, van deze bijlage.

ARTIKEL 6

Nachtarbeid

Elke Partij neemt de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat:

- a) in geval van nachtarbeid, de dagelijkse arbeidstijd niet meer bedraagt dan 10 uur per periode van 24 uur; en
- b) de compensatie voor nachtarbeid overeenkomstig de nationale regelgeving, de collectieve overeenkomsten, de afspraken tussen sociale partners en/of de nationale praktijk is, en dat de verkeersveiligheid door die compensatie niet in gevaar komt.

ARTIKEL 7

Afwijkingen

1. Van de artikelen 3 en 6 kan om objectieve of technische redenen ofwel om redenen in verband met de werkorganisatie worden afgeweken bij collectieve overeenkomst, bij afspraak tussen de sociale partners, ofwel - indien dat niet mogelijk is - bij wettelijke of bestuursrechtelijke bepaling, op voorwaarde dat de vertegenwoordigers van de betrokken werkgevers en werknemers worden geraadpleegd en dat alle relevante vormen van sociale dialoog worden aangemoedigd.
2. De mogelijkheid om af te wijken van artikel 3 mag niet tot gevolg hebben dat voor de berekening van de gemiddelde maximale wekelijkse arbeidstijd van 48 uur wordt uitgegaan van een referentieperiode van meer dan zes maanden.
3. Het Gespecialiseerd Comité voor economie en handel wordt in kennis gesteld van de afwijkingen die een Partij overeenkomstig lid 1 toepast.

ARTIKEL 8

Informatie en gegevens

Elke Partij ziet erop toe dat:

- a) mobiele werknemers worden geïnformeerd over de toepasselijke nationale voorschriften, de interne regels van de ondernemer van goederenvervoer over de weg en de overeenkomsten tussen de sociale partners, met name collectieve overeenkomsten en ondernemingsovereenkomsten die op grond van deze afdeling zijn gesloten; en
- b) de arbeidstijd van personen die mobiele wegvervoersactiviteiten verrichten, wordt geregistreerd. De gegevens worden na afloop van de periode waarop zij betrekking hebben nog ten minste twee jaar bewaard. De verantwoordelijkheid voor de registratie van de arbeidstijd van mobiele werknemers berust bij de werkgever. Op hun verzoek verstrekt de werkgever de mobiele werknemers een kopie van de geregistreerde gegevens.

ARTIKEL 9

Gunstigere bepalingen

Deze afdeling laat de bevoegdheid van de Partijen onverlet om wettelijke of bestuursrechtelijke bepalingen die gunstiger zijn voor de bescherming van de veiligheid en de gezondheid van personen die mobiele wegvervoersactiviteiten verrichten, toe te passen of in te voeren of om de toepassing van collectieve overeenkomsten of afspraken tussen de sociale partners die gunstiger zijn voor de bescherming van de veiligheid en de gezondheid van mobiele werknemers, toe te staan of te bevorderen. Die bepalingen worden op niet-discriminerende wijze toegepast.

AFDELING 4

GEBRUIK VAN TACHOGRAFEN DOOR BESTUURDERS

ARTIKEL 1

Onderwerp en beginselen

In deze afdeling worden de voorschriften vastgesteld voor bestuurders die binnen het toepassingsgebied van deel B, afdeling 2, vallen met betrekking tot het gebruik van tachografen zoals bedoeld in artikel 280, punt b), van deze overeenkomst.

ARTIKEL 2

Definities

1. Voor de toepassing van deze afdeling gelden de definities van deel B, afdeling 2, artikel 2.
2. Naast de in lid 1 bedoelde definities wordt, voor de toepassing van deze afdeling verstaan onder:
 - a) “tachograaf” of “controleapparaat”: het in wegvoertuigen in te bouwen apparaat om gegevens betreffende het rijden en de snelheid van die voertuigen automatisch of semiautomatisch weer te geven, te registreren, af te drukken, op te slaan of door te geven, evenals details over bepaalde werktijden van de bestuurder;

- b) “registratieblad”: een blad dat ontworpen is om gegevens op te nemen en vast te leggen, dat wordt aangebracht in een analoge tachograaf en waarop de schrijfstiften van de analoge tachograaf continu de te registreren gegevens optekenen;
- c) “tachograafkaart”: smartcard voor gebruik in de tachograaf waardoor de tachograaf de taak van de kaarthouder kan vaststellen en gegevens kan verzenden en opslaan;
- d) “bestuurderskaart”: een door de bevoegde autoriteiten van een Partij aan een bestuurder afzonderlijk afgegeven tachograafkaart die de bestuurder identificeert en de activiteiten van de bestuurder registreert;
- e) “analoge tachograaf”: een tachograaf die voldoet aan de specificaties in bijlage I bij Verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en van de Raad⁷, zoals aangepast bij aanhangsel 27-B-4-1;
- f) “digitale tachograaf”: een tachograaf die voldoet aan een van de volgende specificaties, zoals aangepast bij aanhangsel 27-B-4-2:
- bijlage I B bij Verordening (EEG) nr. 3821/85, van toepassing tot en met 30 september 2011;
 - bijlage I B bij Verordening (EEG) nr. 3821/85, van toepassing vanaf 1 oktober 2011; of
 - bijlage I B bij Verordening (EEG) nr. 3821/85, van toepassing vanaf 1 oktober 2012;

⁷ 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 (PB EU L 60 van 28.2.2014, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj>).

- g) “slimme tachograaf 1”: een tachograaf die voldoet aan bijlage IC bij Uitvoeringsverordening (EU) 2016/799⁸ van de Commissie, die van toepassing is met ingang van 15 juni 2019 tot en met 20 augustus 2023, zoals aangepast bij aanhangsel 27-B-4-3;
- h) “slimme tachograaf 2”: een tachograaf die voldoet aan bijlage IC bij Uitvoeringsverordening (EU) 2016/799, zoals aangepast bij aanhangsel 27-B-4-4;
- i) “voorval”: een door de digitale tachograaf gedetecteerd abnormaal functioneren dat mogelijk het gevolg is van een fraudepoging; en
- j) “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.

ARTIKEL 3

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.

⁸ Uitvoeringsverordening (EU) 2016/799 van de Commissie van 18 maart 2016 tot uitvoering van Verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van de eisen voor de constructie, het testen, de installatie, de exploitatie en de reparatie van tachografen en tachograafonderdelen (PB EU L 139 van 26.5.2016, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/799/oj).

ARTIKEL 4

Afgifte van bestuurderskaarten

1. De bestuurderskaart wordt aangevraagd bij de bevoegde instantie van de Partij waar de bestuurder zijn gewone verblijfplaats heeft.
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 die persoon 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 plaatsen in de twee Partijen verblijft, wordt geacht de plaats te zijn waarmee hij in persoonlijk opzicht verbonden is, op voorwaarde dat hij er regelmatig terugkeert. Die laatste voorwaarde vervalt ingeval de betrokkene op het grondgebied van een Partij 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.

ARTIKEL 5

Vernieuwing van bestuurderskaarten

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

ARTIKEL 6

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 dat anderszins is toegestaan of noodzakelijk is om na een grensoverschijding het landsymbool in te voeren. 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. De bestuurder ziet 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.

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, punt b), 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 dat wordt bevuild; of
- b) als het voertuig is uitgerust met een digitale tachograaf, een slimme tachograaf 1 of een slimme tachograaf 2, op de bestuurderskaart geregistreerd met behulp van de voorziening voor handmatige invoer waarmee de tachograaf is uitgerust.

De Partijen 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, een slimme tachograaf 1 of een slimme tachograaf 2 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: de rijtijd;

ii) onder het  teken: “andere werkzaamheden”, waaronder wordt verstaan de tijd die wordt besteed aan alle andere bezigheden in de zin van deel B, afdeling 3, artikel 2, punt a), dan het rijden, alsook aan alle werkzaamheden voor dezelfde of een andere werkgever in of buiten de vervoerssector;

iii) onder het  teken: “beschikbaarheid”, in de zin van deel B, afdeling 3, artikel 2, punt b),

iv) onder het  teken: onderbrekingen, rust, jaarlijks verlof of ziekteverlof; en

v) onder het teken voor “veerboot/trein”: Naast het  teken: de rusttijd op een veerboot of trein zoals vereist in deel B, afdeling 2, artikel 6, lid 12.

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

a) naam en voornaam van de bestuurder, 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; en
 - 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; en
- f) het symbool van het land waar de werkperiode van de dag respectievelijk is begonnen en geëindigd. De bestuurder vermeldt ook het symbool van het land of grondgebied dat hij binnenrijdt nadat hij een grens van een lidstaat en van Gibraltar heeft overschreden, bij het begin van zijn eerste stop in die lidstaat of Gibraltar. Die eerste stop wordt gemaakt bij de dichtstbijzijnde stopplaats aan of voorbij de grens. Wanneer de overschrijding van de grens plaatsvindt op een veerboot of een trein, vermeldt de bestuurder het landsymbool aan de haven of op het station van aankomst.

7. De bestuurder vermeldt in de digitale tachograaf het symbool van het land waar de werkperiode van de dag respectievelijk is begonnen en geëindigd.

De bestuurder vermeldt ook het symbool van het land of grondgebied dat hij binnenrijdt nadat hij een grens van een Partij of, in het geval van de Unie, een lidstaat heeft overschreden, bij het begin van zijn eerste stop in die Partij of, in het geval van de Unie, die lidstaat. Die eerste stop wordt gemaakt bij de dichtstbijzijnde stopplaats aan of voorbij de grens. Wanneer de overschrijding van de grens plaatsvindt op een veerboot of een trein, vermeldt de bestuurder het landsymbool aan de haven of op het station van aankomst.

Een Partij of, in het geval van de Unie, 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 die nadere geografische gegevens door de Partijen van tevoren aan elkaar zijn meegedeeld.

De bestuurder is niet verplicht de gegevens bedoeld in de eerste alinea, eerste zin, in te voeren als de tachograaf die locatiegegevens automatisch registreert.

ARTIKEL 7

Correct gebruik van tachografen

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 die correct werken en dat de registratiebladen correct wordt gebruikt.

2. 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 tot dat doel kan worden gebruikt.

ARTIKEL 8

Gestolen, verloren of defecte bestuurderskaarten

1. De autoriteiten van de Partij die de kaart afgeeft, houden 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 instantie van het land 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 verlies van de bestuurderskaart wordt formeel aangifte gedaan bij de bevoegde autoriteiten van de Partij van afgifte, en bij die van de Partij waar de bestuurder zijn gewone verblijfplaats heeft, als het verschillende Partijen betreft.
4. Bij beschadiging, defect, verlies of diefstal van de bestuurderskaart verzoekt de bestuurder de bevoegde autoriteiten van de Partij van zijn gewone verblijfplaats binnen zeven dagen om vervanging van de kaart.

5. Onder de in lid 4 genoemde omstandigheden kan de bestuurder gedurende ten hoogste 15 dagen, of gedurende een langere termijn als dat 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 9

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; en
 - ii) de in artikel 6, lid 5, punt b), ii), iii) en iv), bedoelde tijden; en
 - 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 die 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 10

Door de bestuurder bij zich te dragen gegevens

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 van de voorgaande 28 dagen;
- 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.

2. De bestuurder die rijdt met een voertuig dat is uitgerust met een digitale tachograaf, een slimme tachograaf 1 of een slimme tachograaf 2, legt op verzoek van de erkende controleambtenaar het volgende over:

- i) zijn bestuurderskaart;
- ii) alle handmatig opgetekende gegevens en alle afdrukken van de lopende dag en van de voorgaande 28 dagen; en
- iii) de registratiebladen voor de in punt ii) genoemde periode waarin hij heeft gereden met een voertuig dat is uitgerust met een analoge tachograaf.

Met ingang van 31 december 2024 wordt de in lid 1, punten i) en iii), en lid 2, punt ii), bedoelde termijn van 28 dagen vervangen door 56 dagen.

3. Een bevoegde controleambtenaar kan de naleving van deel B, afdeling 2, 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 bewijsstuk betreffende de naleving van een bepaling van die afdeling.

ARTIKEL 11

Procedures voor bestuurders in geval van defecte apparatuur

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 - alsook 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.

ARTIKEL 12

Handhavingsmaatregelen

1. Elke Partij neemt passende maatregelen om ervoor te zorgen dat deel B, afdelingen 2, 3 en 4, worden nageleefd, met name door jaarlijks te zorgen voor een passend niveau van controles langs de weg en controles ter plaatse bij ondernemingen die een grote en representatieve dwarsdoorsnede van mobiele werknemers, bestuurders, ondernemingen en voertuigen van alle binnen het toepassingsgebied van die afdelingen vallende vervoerscategorieën vertegenwoordigen.

De bevoegde autoriteiten van elke Partij organiseren de controles zodanig dat:

- i) per kalenderjaar ten minste 3 % van de dagen die zijn gewerkt door bestuurders van de binnen het toepassingsgebied van deel B, afdeling 2, vallende voertuigen wordt gecontroleerd; en
- ii) ten minste 30 % van het totale aantal gecontroleerde werkdagen langs de weg wordt gecontroleerd en ten minste 50 % ter plaatse bij ondernemingen.

De elementen van de wegcontroles omvatten:

- i) dagelijkse en wekelijkse rijperiodes, onderbrekingen en dagelijkse en wekelijkse rusttijden;
- ii) de registratiebladen van de voorgaande dagen, die zich aan boord van het voertuig bevinden, en/of de gegevens die voor dezelfde periode op de bestuurderskaart en/of in het geheugen van de tachograaf en/of, indien nodig, op de afdrukken zijn opgeslagen; en

iii) de correcte werking van de tachograaf.

Die controles worden uitgevoerd zonder onderscheid naar voertuigen, ondernemingen of bestuurders, ongeacht hun woonplaats, en ongeacht de herkomst of de bestemming van de rit of het type tachograaf.

De elementen van de controles ter plaatse bij ondernemingen omvatten, naast de elementen van de wegcontroles:

- i) de wekelijkse rusttijden en de rijperioden tussen die rusttijden;
- ii) de tweewekelijkse rijtijden;
- iii) de compensatie voor de verkorte wekelijkse rusttijden overeenkomstig deel B, afdeling 2, artikel 6, leden 6 en 7; en
- iv) het gebruik van registratiebladen en/of voertuig- en bestuurderskaartgegevens en -afdrukken en/of de organisatie van de arbeidstijd van bestuurders.

2. Indien bij een langs de weg uitgevoerde controle van de bestuurder van een in de andere Partij ingeschreven voertuig feiten aan het licht komen die doen vermoeden dat er inbreuken zijn gepleegd die wegens het ontbreken van de noodzakelijke gegevens niet tijdens de controle kunnen worden opgespoord, verlenen de bevoegde instanties van elke Partij wederzijds bijstand om de situatie op te helderen. Wanneer de bevoegde autoriteiten van een Partij te dien einde een controle ter plaatse bij de onderneming verrichten, worden de resultaten van die controle aan de bevoegde autoriteiten van de andere Partij meegedeeld.

3. De bevoegde autoriteiten van de Partijen werken samen bij het organiseren van gecoördineerde controles langs de weg.
4. Elke Partij voert een risicoclassificatiesysteem voor ondernemingen in op basis van het relatieve aantal en de ernst van de inbreuken, bedoeld in aanhangsel 27-A-1-1, en van alle door een individuele onderneming gepleegde inbreuken die zijn opgenomen in de lijst in aanhangsel 27-A-1-1bis.
5. Ondernemingen met een hoog risicocijfer worden nauwlettender en vaker gecontroleerd.
6. De Partijen en, in het geval van de Unie, de lidstaten, stellen hun bevoegde instanties in staat een sanctie op te leggen aan een ondernemer van goederenvervoer en/of bestuurder voor een inbreuk op de toepasselijke bepalingen inzake rijtijden, onderbrekingen en rusttijden die op hun grondgebied zijn vastgesteld en waarvoor nog geen sanctie is opgelegd, ook indien die inbreuk is gepleegd op het grondgebied van de andere Partij of, in het geval van de Unie, op het grondgebied van een lidstaat of van een derde land.

AANPASSINGEN AAN DE TECHNISCHE SPECIFICATIES
VAN DE ANALOGE TACHOGRAAF

Voor de toepassing van deze afdeling wordt bijlage I bij Verordening (EU) nr. 165/2014 als volgt aangepast:

- a) In afdeling III (Constructie-eisen van het controleapparaat), punt c) (Registreerinrichtingen), wordt in punt 4.1 de verwijzing naar “artikel 34, lid 5, onder b), punten ii), iii) en iv), van de verordening” vervangen door “deel B, afdeling 4, artikel 6, lid 5, punt b), ii), iii) en iv), van bijlage 27 bij de Overeenkomst met betrekking tot Gibraltar tussen de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie, enerzijds, en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, anderzijds”;
- b) In afdeling III (Constructie-eisen van het controleapparaat), punt c) (Registreerinrichtingen), wordt in punt 4.2 de verwijzing naar “artikel 34 van deze verordening” vervangen door “deel B, afdeling 4, artikel 6, lid 5, van bijlage 27 bij de Overeenkomst met betrekking tot Gibraltar tussen de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie, enerzijds, en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, anderzijds”;
- c) In afdeling IV (Registratiebladen), punt a) (Algemeen), wordt in punt 1, derde alinea de verwijzing naar “artikel 34 van deze verordening” vervangen door “deel B, afdeling 4, artikel 6, lid 6, van bijlage 27 bij de Overeenkomst met betrekking tot Gibraltar tussen de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie, enerzijds, en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, anderzijds”;

- d) In afdeling V (Installatie van het controleapparaat) wordt in punt 5, eerste alinea, de verwijzing naar “deze verordening” vervangen door “deel B, afdeling 4, en deel C, afdeling 2, van bijlage 27 bij de Overeenkomst met betrekking tot Gibraltar tussen de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie, enerzijds, en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, anderzijds”;
- e) In afdeling V (Installatie van het controleapparaat) wordt in punt 5, derde alinea, de verwijzing naar “bijlage II, deel A, bij Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad” vervangen door “de geconsolideerde resolutie betreffende de constructie van voertuigen (R.E.3)”, en “deze verordening” door “deel C, afdeling 2, van bijlage 27 bij de Overeenkomst met betrekking tot Gibraltar tussen de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie, enerzijds, en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, anderzijds”;
- f) In afdeling VI (IJkingen en controles) wordt in de tekst vóór punt 1 na “lidstaten” “en het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot Gibraltar” ingevoegd;
- g) In afdeling VI (IJkingen en controles), punt 1 (Waarmerking van nieuwe of gerepareerde apparaten), wordt in de tweede alinea na “lidstaten” “en het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot Gibraltar” ingevoegd, en wordt de verwijzing naar “deze verordening” vervangen door “deel B, afdeling 4, en deel C, afdeling 2, van bijlage 27 bij de Overeenkomst met betrekking tot Gibraltar tussen de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie, enerzijds, en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, anderzijds”;
- h) In afdeling VI (IJkingen en controles), punt 3 (Periodieke controles), b), wordt na “lidstaat kan” “en het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot Gibraltar, kunnen” ingevoegd.

AANPASSINGEN AAN DE TECHNISCHE SPECIFICATIES
VAN DE DIGITALE TACHOGRAAF

Voor de toepassing van deze afdeling wordt bijlage I B bij Verordening (EEG) nr. 3821/85, met inbegrip van de aanhangsels die zijn ingevoerd bij Verordening (EG) nr. 2135/98⁹ van de Raad, als volgt aangepast:

1. In het geval van het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot Gibraltar, worden de verwijzingen naar “lidstaat” vervangen door “Partij”, met uitzondering van de verwijzingen in punt IV (Functionele en constructie-eisen voor tachograafkaarten), voorschrift 174, en punt VII (Kaartafgifte), voorschrift 268a.
2. De verwijzing naar “Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad” en “Verordening (EG) nr. 561/2006” wordt vervangen door “deel B, afdeling 2, van bijlage 27 bij de Overeenkomst met betrekking tot Gibraltar tussen de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie, enerzijds, en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, anderzijds”.

⁹ Verordening (EG) nr. 2135/98 van de Raad van 24 september 1998 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. 3820/84 en Verordening (EEG) nr. 3821/85 (PB EG L 274 van 9.10.1998, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1998/2135/oj>).

Voor de toepassing van deze afdeling wordt bijlage I B, afdeling I (Definities), bij Verordening (EEG) nr. 3821/85 als volgt aangepast:

3. Voorschrift u) wordt vervangen door:

“u) “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 die afstanden moet gebeuren onder normale testomstandigheden als gedefinieerd in voorschrift 414 en wordt als volgt uitgedrukt: “ $l = \dots \text{ mm}$ ”. Voertuigfabrikanten kunnen het meten van die afstanden vervangen door een theoretische calculatie waarbij wordt uitgegaan van de verdeling van het gewicht over de assen van een ongeladen voertuig in normale rijklare toestand, namelijk voorzien zijn van koelvloeistof, smeermiddelen, brandstof, gereedschap, reservewiel en bestuurder. De methode voor die theoretische berekening vergt de goedkeuring van de bevoegde instantie van een Partij en dat kan alleen gebeuren voor de tachograaf in werking wordt gesteld;”.

4. In voorschrift bb) wordt de verwijzing naar “Richtlijn 92/6/EEG van de Raad” vervangen door “het toepasselijke recht van elke Partij”.

5. Voorschrift ii) wordt vervangen door:

““veiligheidscertificatie”: proces ter certificering, door een gemeenschappelijke certificeringsinstantie, dat het onderzochte controleapparaat (of een onderdeel daarvan) of de tachograafkaart voldoet aan de in aanhangsel 10 (Algemene beveiligingsdoelstellingen) gedefinieerde veiligheidseisen;”.

6. In voorschrift mm) wordt de verwijzing naar “Richtlijn 92/23/EEG” vervangen door “VN/ECE-Reglement nr. 54”.

7. In voorschrift nn) wordt voetnoot 17 vervangen door:

““Voertuigidentificatienummer”: een gestructureerde combinatie van tekens die de fabrikant aan ieder voertuig geeft en bestaat uit twee delen: het eerste, bestaande uit ten hoogste zes tekens (letters of cijfers) ter identificatie van de algemene kenmerken van het voertuig, met name het type en het model; het tweede, bestaande uit acht tekens, waarvan de eerste vier letters of cijfers kunnen zijn, en de andere vier louter cijfers, die samen met het eerste deel een duidelijke identificatie van een bepaald voertuig vormen.”.

8. In voorschrift rr) wordt het eerste streepje vervangen door:

“– alleen in voertuigen van het type M1 en N1 wordt geïnstalleerd en gebruikt (zoals gedefinieerd in de geconsolideerde resolutie betreffende de constructie van voertuigen (R.E.3),”.

Voor de toepassing van deze afdeling wordt bijlage I B, afdeling II (Algemene kenmerken en functies van het controleapparaat), bij Verordening (EEG) nr. 3821/85 als volgt aangepast:

9. In voorschrift 004 wordt de laatste alinea geschrapt.

Voor de toepassing van deze afdeling wordt bijlage I B, afdeling III (Functionele en constructie-eisen aan het controleapparaat), bij Verordening (EEG) nr. 3821/85 als volgt aangepast:

10. In voorschrift 065 wordt de verwijzing naar “Richtlijn 2007/46/EG” vervangen door “de geconsolideerde resolutie betreffende de constructie van voertuigen (R.E.3).”.

11. In voorschrift 162 wordt de verwijzing naar “Richtlijn 95/54/EG van de Commissie van 31 oktober 1995 tot aanpassing aan de technische vooruitgang van Richtlijn 72/245/EEG van de Raad” vervangen door “VN/ECE-Reglement nr. 10”.

Voor de toepassing van deze afdeling wordt bijlage I B, afdeling IV (Functionele en constructie-eisen voor tachograafkaarten), bij Verordening (EEG) nr. 3821/85 als volgt aangepast:

12. In voorschrift 174 wordt de verwijzing naar “VK: Het Verenigd Koninkrijk” vervangen door: “Voor het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot Gibraltar, is het onderscheidingsteken GBZ”.
13. In voorschrift 185 wordt de verwijzing naar “het grondgebied van de Gemeenschap” vervangen door “het grondgebied van de Unie en van Gibraltar”.
14. In voorschrift 188 wordt de verwijzing naar “Richtlijn 95/54/EEG van de Commissie van 31 oktober 1995” vervangen door “VN/ECE-Reglement nr. 10”.
15. In voorschrift 189 wordt de laatste alinea geschrapt.

Voor de toepassing van deze afdeling wordt bijlage I B, afdeling V (Installatie van het controleapparaat), bij Verordening (EEG) nr. 3821/85 als volgt aangepast:

16. In voorschrift 250a wordt de verwijzing naar “Verordening (EG) nr. 68/2009” vervangen door “aanhangel 12 van deze bijlage”.

Voor de toepassing van deze afdeling wordt bijlage I B, afdeling VI (Controles, inspecties en reparaties), bij Verordening (EEG) nr. 3821/85 als volgt aangepast:

17. De inleidende zin wordt vervangen door:

“Voorschriften betreffende de omstandigheden waarin verzegelingen verwijderd mogen worden, zoals vermeld in artikel 5, lid 5, van deel C, afdeling 2, van bijlage 27 bij de Overeenkomst met betrekking tot Gibraltar tussen de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie, enerzijds, en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, anderzijds, zijn gedefinieerd in hoofdstuk V, punt 3, van deze bijlage.”.

18. In punt 1 (Erkenning van installateurs of werkplaatsen) wordt de verwijzing naar “artikel 12, lid 1, van deze verordening” vervangen door “deel C, afdeling 2, artikel 5, lid 1, en artikel 8, van bijlage 27 bij de Overeenkomst met betrekking tot Gibraltar tussen de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie, enerzijds, en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, anderzijds”.

Voor de toepassing van deze afdeling wordt bijlage I B, afdeling VII (Kaartafgifte), bij Verordening (EEG) nr. 3821/85 als volgt aangepast:

19. In voorschrift 268a wordt telkens na “lidstaten”, “en het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot Gibraltar” ingevoegd.

Voor de toepassing van deze afdeling wordt bijlage I B, afdeling VIII (Goedkeuring van het controleapparaat en de tachograafkaarten), bij Verordening (EEG) nr. 3821/85 als volgt aangepast:

20. In voorschrift 271 wordt “overeenkomstig artikel 5 van deze verordening” geschrapt.

Voor de toepassing van deze afdeling wordt appendix 1 (verklarende woordenlijst van de gegevens) van bijlage I B bij Verordening (EEG) nr. 3821/85 als volgt aangepast:

21. In voorschrift 2.111 wordt de verwijzing naar “Richtlijn 92/23/EEG 31.3.1992, PB L 129, blz. 95” vervangen door “VN/ECE-Reglement nr. 54”.

Voor de toepassing van deze afdeling wordt appendix 9 (Typegoedkeuring - lijst van minimaal vereiste beproevingen) van bijlage I B bij Verordening (EEG) nr. 3821/85 als volgt aangepast:

22. In afdeling 2, punt 5.1 (Functiebeproevingen van de voertuigunit), wordt de verwijzing naar “Richtlijn 95/54/EG” vervangen door “VN/ECE-Reglement nr. 10”.
23. In afdeling 3, punt 5.1 (Functiebeproevingen van de bewegingsopnemer), wordt de verwijzing naar “Richtlijn 95/54/EG” vervangen door “VN/ECE-Reglement nr. 10”.

Voor de toepassing van deze afdeling wordt aanhangsel 12 (Adaptor voor voertuigen van de categorieën M1 en N1) van bijlage I B bij Uitvoeringsverordening (EEG) 3821/85 als volgt aangepast:

24. In afdeling 4 (Fabricage en functionele vereisten van de adaptor) wordt in punt 4.5. (Prestatiekenmerken) onder ADA_023 de verwijzing naar “Richtlijn 2006/28/EG van de Commissie tot aanpassing aan de technische vooruitgang van Richtlijn 72/245/EEG van de Raad” vervangen door “VN/ECE-Reglement nr. 10”.
25. In punt 7.2 (Functioneel certificaat) wordt in punt 5.1. van de tabel de verwijzing naar “Richtlijn 2006/28/EG” vervangen door “VN/ECE-Reglement nr. 10”.

AANPASSINGEN AAN DE TECHNISCHE SPECIFICATIES
VAN DE SLIMME TACHOGRAAF 1

Voor de toepassing van deze afdeling wordt Uitvoeringsverordening (EU) 2016/799, met inbegrip van de bijlagen en aanhangsels, in de versie tot en met 20 augustus 2023, als volgt aangepast:

1. In het geval van het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot Gibraltar, worden de verwijzingen naar “lidstaat” vervangen door “Partij”, met uitzondering van de verwijzingen in punt 4.1, voorschrift 229, en afdeling 7, voorschrift 424.
2. De verwijzing naar “Verordening (EEG) nr. 3820/85” en “Verordening (EG) nr. 561/2006” wordt vervangen door “deel B, afdeling 2, van bijlage 27 bij de Overeenkomst met betrekking tot Gibraltar tussen de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie, enerzijds, en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, anderzijds”.
3. Verwijzingen naar “Verordening (EU) nr. 165/2014” worden vervangen door “deel B, afdeling 4, en deel C, afdeling 2, van bijlage 27 bij de Overeenkomst met betrekking tot Gibraltar tussen de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie, enerzijds, en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, anderzijds”, met uitzondering van de verwijzingen in punt 5.3, voorschrift 402, en afdeling 7, voorschrift 424.
4. De verwijzingen naar “Richtlijn (EU) 2015/719” en “Richtlijn 96/53/EG van de Raad” worden vervangen door “deel C, afdeling 1, van bijlage 27 bij de Overeenkomst met betrekking tot Gibraltar tussen de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie, enerzijds, en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, anderzijds”.

Voor de toepassing van deze afdeling wordt bijlage I C, afdeling 1 (Definities), bij Uitvoeringsverordening (EU) 2016/799 als volgt aangepast:

5. Voorschrift u) wordt vervangen door:

“u) “effectieve omtrek van de wielen”:

gemiddelde afstand, afgelegd door elk van de wielen die het voertuig aandrijven, (aandrijfwielen) bij een volledige omwenteling. Het meten van die afstanden moet gebeuren onder normale testomstandigheden als gedefinieerd in voorschrift 414 en wordt als volgt uitgedrukt: “ $l = \dots \text{ mm}$ ”. Voertuigfabrikanten kunnen het meten van die afstanden vervangen door een theoretische calculatie waarbij wordt uitgegaan van de verdeling van het gewicht over de assen van een ongeladen voertuig in normale rijklare toestand, namelijk voorzien zijn van koelvloeistof, smeermiddelen, brandstof, gereedschap, reservewiel en bestuurder. De methode voor die theoretische berekening vergt de goedkeuring van de bevoegde instantie van een Partij en dat kan alleen gebeuren voor de tachograaf in werking wordt gesteld;”.

6. In voorschrift hh) wordt de verwijzing naar “Richtlijn 92/6/EEG van de Raad” vervangen door “het toepasselijke recht van elke Partij”.

7. In voorschrift uu) wordt de verwijzing naar “Richtlijn 92/23/EEG” vervangen door “VN/ECE-Reglement nr. 54”.

8. In voorschrift vv) wordt voetnoot 9 vervangen door:

““Voertuigidentificatienummer”: een gestructureerde combinatie van tekens die de fabrikant aan ieder voertuig geeft en bestaat uit twee delen: het eerste, bestaande uit ten hoogste zes tekens (letters of cijfers) ter identificatie van de algemene kenmerken van het voertuig, met name het type en het model; het tweede, bestaande uit acht tekens, waarvan de eerste vier letters of cijfers kunnen zijn, en de andere vier louter cijfers, die samen met het eerste deel een duidelijke identificatie van een bepaald voertuig vormen.”.

9. In voorschrift yy) wordt het eerste streepje vervangen door:

“– alleen in voertuigen van het type M1 en N1 wordt geïnstalleerd en gebruikt (zoals gedefinieerd in de geconsolideerde resolutie betreffende de constructie van voertuigen (R.E.3),”.

10. Voorschrift aaa) wordt geschrapt.

11. In voorschrift ccc) wordt de eerste alinea vervangen door “15 juni 2019”.

“Voor de toepassing van deze afdeling wordt bijlage I C, afdeling 2 (Algemene kenmerken en functies van het controleapparaat), bij Uitvoeringsverordening (EU) 2016/799 als volgt aangepast:

12. In punt 2.1 wordt in punt 07 de laatste alinea geschrapt.

Voor de toepassing van deze afdeling wordt bijlage I C, afdeling 3 (Constructie- en functionele eisen voor controleapparaten), bij Uitvoeringsverordening (EU) 2016/799 als volgt aangepast:

13. In punt 3.20 wordt in voorschrift 200 de tweede zin van de derde alinea geschrapt.

14. In punt 3.20 wordt voorschrift 201 vervangen door:

“De voertuigunit kan tevens de volgende gegevens uitvoeren met behulp van een geschikte functiegebonden seriële verbinding die niet afhankelijk is van een facultatieve CAN-busverbinding (ISO 11898 Road vehicles - Interchange of digital information - Controller Area Network (CAN) for high-speed communication), waardoor de verwerking van die gegevens door andere elektronische units in het voertuig mogelijk wordt:

- UTC-datum en -tijd;
- snelheid van het voertuig;
- totale door het voertuig afgelegde afstand (kilometerteller);
- lopende door de bestuurder en rijder geselecteerde activiteiten;
- informatie of een tachograafkaart in de lezer van de bestuurder en in de lezer van de rijder ingebracht is en (indien van toepassing) informatie over de identificatie van de betreffende kaarten (kaartnummer en land van afgifte).

Naast die gegevens kunnen ook andere gegevens worden uitgevoerd.

Wanneer het contact van het voertuig AAN staat, worden die gegevens permanent doorgestuurd. Wanneer de ontsteking van het voertuig uitgeschakeld is, genereert iedere wijziging in de activiteiten van de bestuurder of van de bijrijder en/of het inbrengen of uitnemen van een tachograafkaart een overeenkomstige uitvoer van gegevens. In het geval dat uitvoer van de gegevens niet heeft plaatsgevonden terwijl de ontsteking van het voertuig uitgeschakeld is, komen die gegevens ter beschikking zodra de ontsteking van het voertuig weer ingeschakeld is.

Voor de verzending van persoonsgegevens is de instemming van de bestuurder vereist.”.

Voor de toepassing van deze afdeling wordt bijlage I C, afdeling 4 (Functionele en constructie-eisen voor tachograafkaarten), bij Uitvoeringsverordening (EU) 2016/799 als volgt aangepast:

15. In punt 4.1 wordt aan voorschrift 229 de volgende alinea toegevoegd:

“Voor het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot Gibraltar, is het onderscheidingsteken GBZ.”.

16. In voorschrift 237 wordt “artikel 26, lid 4, van Verordening (EU) nr. 165/2014” vervangen door “artikel 9, lid 2, van deel C, afdeling 2, van bijlage 27 bij de Overeenkomst met betrekking tot Gibraltar tussen de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie, enerzijds, en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, anderzijds”.

17. In hoofdstuk 4, punt 4.4, van deze bijlage worden in voorschrift 241 de woorden “grondgebied van de Gemeenschap” vervangen door “het grondgebied van de Unie en van Gibraltar.”.

18. In punt 4.5 wordt voorschrift 246 geschrapt.

Voor de toepassing van deze afdeling wordt bijlage I C, afdeling 5 (Installatie van het controleapparaat), bij Uitvoeringsverordening (EU) 2016/799 als volgt aangepast:

19. In punt 5.2 wordt de eerste alinea van voorschrift 397 vervangen door:

“397) Uitsluitend voor voertuigen uit categorie M1 en N1 die zijn uitgerust met een adaptor volgens aanhangsel 16 bij deze bijlage en waarbij niet alle benodigde informatie kan worden vermeld, zoals beschreven in voorschrift 396, mag gebruik worden gemaakt van een tweede, extra plaatje. In dergelijke gevallen moeten op dat extra plaatje minimaal de laatste vier in voorschrift 396 beschreven streepjes staan.”.

20. In punt 5.3, voorschrift 402, wordt “artikel 22, lid 3, van Verordening (EU) nr. 165/2014” vervangen door “deel C, afdeling 2, artikel 5, lid 3, van bijlage 27 bij de Overeenkomst met betrekking tot Gibraltar tussen de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie, enerzijds, en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, anderzijds.”.

Voor de toepassing van deze afdeling wordt bijlage I C, afdeling 6 (Controles, inspecties en herstellingen), bij Uitvoeringsverordening (EU) 2016/799 als volgt aangepast:

21. De inleidende zin wordt vervangen door:

“Voorschriften betreffende de omstandigheden waarin verzegelingen verwijderd mogen worden, zijn gedefinieerd in hoofdstuk 5.3 van deze bijlage.”.

Voor de toepassing van deze afdeling wordt bijlage I C, afdeling 7 (Afgifte van kaarten), bij Uitvoeringsverordening (EU) 2016/799 als volgt aangepast:

22. In voorschrift 424 wordt na de verwijzing naar “lidstaten” “en het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot Gibraltar” ingevoegd en wordt de verwijzing naar “ artikel 31 van Verordening (EU) nr. 165/2014” vervangen door “deel C, afdeling 2, artikel 13, van bijlage 27 bij de Overeenkomst met betrekking tot Gibraltar tussen de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie, enerzijds, en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, anderzijds”.

Voor de toepassing van deze afdeling wordt aanhangsel 1 (Data dictionary) van bijlage I C bij Uitvoeringsverordening (EU) 2016/799 als volgt aangepast:

23. In punt 2.163 wordt “Richtlijn 92/23/EEG” vervangen door “VN/ECE-Reglement nr. 54”.

Voor de toepassing van deze afdeling wordt aanhangsel 11 (Algemene beveiligingsmechanismen) van bijlage I C bij Uitvoeringsverordening (EU) 2016/799 als volgt aangepast:

24. In punt 9.1.4 Apparatuurniveau: voertuigunits, wordt in de eerste opmerking onder CSM_78 “Verordening (EU) nr. 581/2010 van de Commissie” vervangen door “deel B, afdeling 2, artikel 7, lid 5, van bijlage 27 bij de Overeenkomst met betrekking tot Gibraltar tussen de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie, enerzijds, en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, anderzijds.”.
25. In punt 9.1.5 Apparatuurniveau: tachograafkaarten, wordt in de opmerking onder CSM_89 “Verordening (EU) nr. 581/2010 van de Commissie” vervangen door “deel B, afdeling 2, artikel 7, lid 5, van bijlage 27 bij de Overeenkomst met betrekking tot Gibraltar tussen de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie, enerzijds, en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, anderzijds.”.

Voor de toepassing van deze afdeling wordt aanhangsel 12 (Plaatsbepaling op basis van wereldwijd satellietnavigatiesysteem (GNSS)) van bijlage I C bij Uitvoeringsverordening (EU) 2016/799 als volgt aangepast:

26. De tweede alinea van afdeling 1 (Inleiding) wordt geschrapt.
27. In afdeling 2 (Specificatie van de GNSS-ontvanger) wordt de verwijzing naar “compatibel zijn met de door de Galileo- en Egnos-programma's geboden diensten, zoals uiteengezet in Verordening (EU) nr. 1285/2013 van het Europees Parlement en de Raad” vervangen door “compatibel zijn met satellietaugmentatiesysteem (SBAS)”.

Voor de toepassing van deze afdeling wordt aanhangsel 16 (Adapter voor voertuigen van de categorieën M1 en N1) bij bijlage I C bij Uitvoeringsverordening (EU) 2016/799 als volgt aangepast:

28. In afdeling 7 (typegoedkeuring van het controleapparaat wanneer een adapter wordt gebruikt) wordt in de tabel, punt 5.1, de verwijzing naar “Richtlijn 2006/28/EG” vervangen door “VN/ECE-Reglement nr. 10”.

AANPASSINGEN AAN DE TECHNISCHE SPECIFICATIES
VAN DE SLIMME TACHOGRAAF 2

Voor de toepassing van deze afdeling wordt Uitvoeringsverordening (EU) 2016/799, met inbegrip van de bijlagen en aanhangsels, als volgt aangepast:

De volgende aanpassingen zijn van toepassing op de volledige bijlage I C, met inbegrip van de aanhangsels 1 tot en met 17:

- a) in het geval van het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot Gibraltar worden alle verwijzingen naar “lidstaat” of “lidstaten” vervangen door “Partij”, met uitzondering van de verwijzingen in punt 4.1, voorschrift 229, en afdeling 7, voorschrift 424;
- b) de verwijzing naar “Verordening (EG) nr. 561/2006” of “Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad” wordt vervangen door “deel B, afdeling 2, van bijlage 27 bij de Overeenkomst met betrekking tot Gibraltar tussen de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie, enerzijds, en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, anderzijds”;
- c) “Verordening (EU) nr. 165/2014” wordt vervangen door “deel B, afdeling 4, en deel C, afdeling 2, van bijlage 27 bij de Overeenkomst met betrekking tot Gibraltar tussen de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie, enerzijds, en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, anderzijds”, met uitzondering van de verwijzingen in de voorschriften 226d, 237, 402, 424, ITS_01, MIG_025, en, in aanhangsel 14, in de eerste alinea van afdeling 1, in de tweede alinea van afdeling 2, in afdeling 3 en in punt DSC_26;

- d) de verwijzingen naar “Richtlijn (EU) 2015/719” en “Richtlijn 96/53/EG van de Raad” worden vervangen door “deel C, afdeling 1, van bijlage 27 bij de Overeenkomst met betrekking tot Gibraltar tussen de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie, enerzijds, en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, anderzijds”;
- e) “bijlage I B bij Verordening (EEG) nr. 3821/85” wordt vervangen door “bijlage I B bij Verordening (EEG) nr. 3821/85, zoals aangepast bij aanhangsel 27-B-4-2 van bijlage 27 bij de Overeenkomst met betrekking tot Gibraltar tussen de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie, enerzijds, en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, anderzijds”;
1. Afdeling 1 (Definities) van bijlage I C bij Uitvoeringsverordening (EU) 2016/799 wordt verder aangepast als volgt:
- f) punt u) wordt vervangen door:
- “u) “effectieve omtrek van de wielen”: gemiddelde afstand, afgelegd door elk van de wielen die het voertuig aandrijven, (aandrijfwielen) bij een volledige omwenteling. Het meten van die afstanden moet gebeuren onder normale testomstandigheden als gedefinieerd in voorschrift 414 en wordt als volgt uitgedrukt: “ $l = \dots \text{ mm}$ ”. Voertuigfabrikanten kunnen het meten van die afstanden vervangen door een theoretische calculatie waarbij wordt uitgegaan van de verdeling van het gewicht over de assen van een ongeladen voertuig in normale rijklare toestand, namelijk voorzien zijn van koelvloeistof, smeermiddelen, brandstof, gereedschap, reservewiel en bestuurder. De methode voor die theoretische berekening vergt de goedkeuring van de bevoegde instantie van een Partij en dat kan alleen gebeuren voor de tachograaf in werking wordt gesteld;”;

- g) in punt hh) wordt de verwijzing naar “Richtlijn 92/6/EEG van de Raad, als laatstelijk gewijzigd” vervangen door “het toepasselijke recht van elke Partij”;
- h) in punt uu) wordt de verwijzing naar “Richtlijn 92/23/EEG, als laatstelijk gewijzigd” vervangen door “VN/ECE-Reglement nr. 54”;
- i) de voetnoot in punt vv) wordt vervangen door:

““Voertuigidentificatienummer”: een gestructureerde combinatie van tekens die de fabrikant aan ieder voertuig geeft en bestaat uit twee delen: het eerste, bestaande uit ten hoogste zes tekens (letters of cijfers) ter identificatie van de algemene kenmerken van het voertuig, met name het type en het model; het tweede, bestaande uit acht tekens, waarvan de eerste vier letters of cijfers kunnen zijn, en de andere vier louter cijfers, die samen met het eerste deel een duidelijke identificatie van een bepaald voertuig vormen.”;

- j) in punt yy) wordt het eerste streepje vervangen door:

“– alleen in voertuigen van het type M1 en N1 wordt geïnstalleerd en gebruikt (zoals gedefinieerd in de geconsolideerde resolutie betreffende de constructie van voertuigen (R.E.3),”;

- k) punt aaa) wordt geschrapt;
- l) in punt ccc) wordt de definitie van “datum van invoering” vervangen door “21 februari 2024”;

2. Afdeling 2 (Algemene kenmerken en functies van het controleapparaat) van bijlage I C bij Uitvoeringsverordening (EU) 2016/799 wordt verder aangepast als volgt:

m) in punt 2.1 wordt de laatste alinea van voorschrift 07 vervangen door:

“Dit gebeurt overeenkomstig deel C, afdeling 2, artikel 4, van bijlage 27 bij de Overeenkomst met betrekking tot Gibraltar tussen de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie, enerzijds, en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, anderzijds.”;

3. Afdeling 3 (Constructie en functionele eisen voor controleapparaten) van bijlage I C bij Uitvoeringsverordening (EU) 2016/799 wordt verder aangepast als volgt:

n) in punt 3.20 wordt voorschrift 201 vervangen door:

“De voertuigunit kan tevens de volgende gegevens uitvoeren met behulp van een geschikte functiegebonden seriële verbinding die niet afhankelijk is van een facultatieve CAN-busverbinding (ISO 11898 Road vehicles - Interchange of digital information - Controller Area Network (CAN) for high-speed communication), waardoor de verwerking van die gegevens door andere elektronische units in het voertuig mogelijk wordt:

- UTC-datum en -tijd;
- snelheid van het voertuig;
- totale door het voertuig afgelegde afstand (kilometerteller);

- lopende door de bestuurder en bijrijder geselecteerde activiteiten;
- informatie of een tachograafkaart in de lezer van de bestuurder en in de lezer van de bijrijder ingebracht is en (indien van toepassing) informatie over de identificatie van de betreffende kaarten (kaartnummer en land van afgifte).

Naast die gegevens kunnen ook andere gegevens worden uitgevoerd.

Wanneer het contact van het voertuig AAN staat, worden die gegevens permanent doorgestuurd. Als de ontsteking van het voertuig uitgeschakeld is, genereert iedere wijziging in de activiteiten van de bestuurder of van de bijrijder en/of het inbrengen of uitnemen van een tachograafkaart een overeenkomstige uitvoer van gegevens. In het geval dat uitvoer van de gegevens niet heeft plaatsgevonden terwijl de ontsteking van het voertuig uitgeschakeld is, komen die gegevens ter beschikking zodra de ontsteking van het voertuig weer ingeschakeld is.

Voor de verzending van persoonsgegevens is de instemming van de bestuurder vereist.”;

- o) in voorschrift 226d van punt 3.28 wordt “overeenkomstig artikel 12, lid 5, van Verordening (EU) nr. 165/2014” geschrapt;
- 4. Afdeling 4 (Constructie en functionele eisen voor controleapparaten) van bijlage I C bij Uitvoeringsverordening (EU) 2016/799 wordt verder aangepast als volgt:
- p) in punt 4.1 wordt aan voorschrift 229 de volgende alinea toegevoegd:

“Voor het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot Gibraltar, is het onderscheidingsteken GBZ”;

- q) in voorschrift 237 wordt “artikel 26, lid 4, van Verordening (EU) nr. 165/2014” vervangen door “deel C, afdeling 2, artikel 9, lid 2, van bijlage 27 bij de Overeenkomst met betrekking tot Gibraltar tussen de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie, enerzijds, en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, anderzijds”;
- r) in punt 4.4, voorschrift 241, worden de woorden “grondgebied van de Gemeenschap” vervangen door “het grondgebied van de Unie en van Gibraltar”;
5. Afdeling 5 (Installatie van het controleapparaat) van bijlage I C bij Uitvoeringsverordening (EU) 2016/799 wordt verder aangepast als volgt:
- s) in punt 5.2 wordt de eerste alinea van voorschrift 397 vervangen door:
- “397) Uitsluitend voor voertuigen uit categorie M1 en N1 die zijn uitgerust met een adaptor volgens aanhangsel 16 bij deze bijlage en waarbij niet alle benodigde informatie kan worden vermeld, zoals beschreven in voorschrift 396, mag gebruik worden gemaakt van een tweede, extra plaatje. In dergelijke gevallen moeten op dat extra plaatje minimaal de laatste vier in voorschrift 396 beschreven streepjes staan.”;
- t) in punt 5.3, voorschrift 402, wordt “artikel 22, lid 3, van Verordening (EU) nr. 165/2014” vervangen door “deel C, afdeling 2, artikel 5, lid 3, van bijlage 27 bij de Overeenkomst met betrekking tot Gibraltar tussen de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie, enerzijds, en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, anderzijds.”;

6. Afdeling 6 (Controles, inspecties en herstellingen) van bijlage I C bij Uitvoeringsverordening (EU) 2016/799 wordt verder aangepast als volgt:
- u) de inleidende zin wordt vervangen door: “Voorschriften betreffende de omstandigheden waarin verzegelingen verwijderd mogen worden, zijn gedefinieerd in hoofdstuk 5.3 van deze bijlage.”;
7. Afdeling 7 (Afgifte van kaarten) van bijlage I C bij Uitvoeringsverordening (EU) 2016/799 wordt verder aangepast als volgt:
- v) in voorschrift 424 wordt na de verwijzing naar “lidstaten” “en het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot Gibraltar” ingevoegd en wordt de verwijzing naar “ artikel 31 van Verordening (EU) nr. 165/2014” vervangen door “deel C, afdeling 2, artikel 13, van bijlage 27 bij de Overeenkomst met betrekking tot Gibraltar tussen de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie, enerzijds, en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, anderzijds”;
8. Aanhangsel 1 (Data dictionary) van bijlage I C bij Uitvoeringsverordening (EU) 2016/799 wordt verder aangepast als volgt:
- w) in punt 2.163 wordt “Richtlijn 92/23/EEG van 31 maart 1992 (PB L 129 van 14.5.1992, blz. 95” vervangen door “VN/ECE-reglement nr. 54”;
9. Aanhangsel 11 (Algemene beveiligingsmechanismen) van bijlage I C bij Uitvoeringsverordening (EU) 2016/799 wordt verder aangepast als volgt:

- x) in punt 9.1.4 Apparatuurniveau: voertuigunits, wordt in de eerste opmerking onder CSM_78 “Verordening (EU) nr. 581/2010 van de Commissie” vervangen door “deel B, afdeling 2, artikel 7, lid 5, van bijlage 27 bij de Overeenkomst met betrekking tot Gibraltar tussen de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie, enerzijds, en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, anderzijds”;
 - y) in punt 9.1.5 Apparatuurniveau: tachograafkaarten, wordt in de opmerking onder CSM_89 “Verordening (EU) nr. 581/2010 van de Commissie” vervangen door “deel B, afdeling 2, artikel 7, lid 5, van bijlage 27 bij de Overeenkomst met betrekking tot Gibraltar tussen de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie, enerzijds, en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, anderzijds”;
10. Aanhangsel 12 (Plaatsbepaling op basis van wereldwijd satellietnavigatiesysteem (GNSS)) van bijlage I C bij Uitvoeringsverordening (EU) 2016/799 wordt verder aangepast als volgt:
- z) in afdeling 2 (Basiskenmerken van de GNSS-ontvanger) wordt de verwijzing naar “compatibel zijn met de door de Galileo- en Egnos-programma’s geboden diensten, zoals uiteengezet in Verordening (EU) nr. 1285/2013 van het Europees Parlement en de Raad” vervangen door “compatibel zijn met satellietaugmentatiesystemen (SBAS)”;
11. Aanhangsel 13 (ITS-interface) van bijlage I C bij Uitvoeringsverordening (EU) 2016/799 wordt verder aangepast als volgt:
- aa) in voorschrift ITS_01 worden de woorden “zoals vereist in de artikelen 10 en 11 van Verordening (EU) nr. 165/2014” geschrapt;

12. Aanhangsel 14 (Functie voor communicatie op afstand) van bijlage I C bij Uitvoeringsverordening (EU) 2016/799 wordt verder aangepast als volgt:
- In de inleidende alinea van punt 1 wordt “zoals voorgeschreven in artikel 9 van Verordening (EU) nr. 165/2014” geschrapt;
 - In de tweede alinea van punt 2 wordt “Overeenkomstig artikel 9 van Verordening (EU) nr. 165/2014” geschrapt;
 - In punt DSC_26 wordt “zoals voorgeschreven in artikel 9 van de tachograafverordening” geschrapt.
13. Aanhangsel 15 (Migratie: de co-existentie van verschillende generaties en versies van apparatuur beheren) van bijlage I C bij Uitvoeringsverordening (EU) 2016/799 wordt verder aangepast als volgt:
- bb) in punt 2.2 wordt “bijlage IC bij deze verordening” vervangen door “bijlage IC bij deze verordening, zoals aangepast bij aanhangsel 27-B-4-4 van bijlage 27 bij de Overeenkomst met betrekking tot Gibraltar tussen de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie, enerzijds, en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, anderzijds”;
 - cc) in punt 5, voorschrift MIG_025, wordt “artikel 34, lid 7, van Verordening (EU) nr. 165/2014” vervangen door “deel B, afdeling 4, artikel 6, lid 7, van bijlage 27 bij de Overeenkomst met betrekking tot Gibraltar tussen de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie, enerzijds, en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, anderzijds.”;
14. Aanhangsel 16 (Adapter voor voertuigen van de categorieën M1 en N1) van bijlage I C bij Uitvoeringsverordening (EU) 2016/799 wordt verder aangepast als volgt:
- dd) In afdeling 7 (Typegoedkeuring van het controleapparaat wanneer een adapter wordt gebruikt) wordt in de tabel, punt 5.1, de verwijzing naar “Richtlijn 2006/28/EG” vervangen door “VN/ECE-Reglement nr. 10”.

DEEL C

VOORSCHRIFTEN VOOR VOERTUIGEN DIE WORDEN GEBRUIKT VOOR HET VERVOER VAN GOEDEREN OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 281 VAN DEZE OVEREENKOMST

AFDELING 1

GEWICHTEN EN AFMETINGEN

ARTIKEL 1

Onderwerp en beginselen

Het maximaal toegestane gewicht en de maximaal toegestane afmetingen van de voertuigen die voor de in artikel 276, lid 1, en artikel 277 van deze overeenkomst bedoelde ritten mogen worden gebruikt, zijn vastgelegd in aanhangsel 27-C-1-1.

ARTIKEL 2

Definities

Voor de toepassing van deze afdeling wordt verstaan onder:

- a) “motorvoertuig”: een gemotoriseerd voertuig dat zich op eigen kracht over de weg voortbeweegt;
- b) “aanhangwagen”: een voertuig dat is bestemd om aan een motorvoertuig te worden gekoppeld, met uitzondering van opleggers, en dat op grond van constructie en inrichting voor goederenvervoer wordt gebezigd;
- c) “oplegger”: een voertuig dat is bestemd om aan een motorvoertuig te worden gekoppeld op zodanige wijze dat een deel ervan op het motorvoertuig rust en dat een aanzienlijk deel van het gewicht van de oplegger en van zijn lading door het motorvoertuig wordt gedragen, en dat op grond van constructie en inrichting voor goederenvervoer wordt gebezigd;
- d) “voertuigcombinatie”: ofwel:
 - een samenstel bestaande uit een motorvoertuig en een aanhangwagen; of
 - een geled voertuig bestaande uit een motorvoertuig waaraan een oplegger is gekoppeld;
- e) “geconditioneerd voertuig”: een voertuig waarvan de vaste of mobiele bovenbouw speciaal is ingericht voor het vervoer van goederen bij een gecontroleerde temperatuur, en waarvan de zijwanden, met inbegrip van de isolatie, ten minste 45 mm dik zijn;

- f) “maximaal toegestane afmetingen”: de maximumafmetingen voor het gebruik van een voertuig;
- g) “maximaal toegestaan gewicht”: het maximumgewicht voor het gebruik van een voertuig in beladen toestand;
- h) “maximaal toegestane asdruk”: het maximumgewicht voor het gebruik van een as of groep assen in beladen toestand;
- i) “de eenheid ton”: het met de massa van een ton corresponderende gewicht, overeenkomende met 9,8 kilonewton (kN);
- j) “ondeelbare lading”: lading die ten behoeve van het vervoer over de weg niet in twee of meer ladingen kan worden gesplitst zonder dat zulks overmatige kosten of risico van schade meebrengt en die wegens haar afmetingen of massa niet kan worden vervoerd door een motorvoertuig, aanhangwagen, samenstel of geleed voertuig dat in alle opzichten aan deze afdeling voldoet;
- k) “alternatieve brandstoffen”: brandstoffen of energiebronnen die, op zijn minst gedeeltelijk, dienen als vervanging van fossiele oliebronnen in de energievoorziening voor vervoer en ertoe kunnen bijdragen dat de energievoorziening koolstofvrij wordt en de milieuprestaties van de wegvervoersector beter worden. Die omvatten:
- i) elektriciteit die wordt verbruikt in alle soorten elektrische voertuigen;
 - ii) waterstof;
 - iii) aardgas, met inbegrip van biomethaan, in gasvorm (Compressed Natural Gas - CNG) en in vloeibare vorm (Liquefied Natural Gas - LNG);

- iv) vloeibaar petroleumgas (Liquefied Petroleum Gas - LPG); of
- v) mechanische energie uit een opslagsysteem aan boord/bronnen aan boord, met inbegrip van afvalwarmte;
- l) “door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuig”: een motorvoertuig dat geheel of gedeeltelijk wordt aangedreven op basis van een alternatieve brandstof;
- m) “emissieloos voertuig”: een vrachtwagen zonder interne verbrandingsmotor, of met een interne verbrandingsmotor die minder dan 1 g CO₂/kWh uitstoot; en
- n) “intermodaal vervoer”: het vervoer van één of meer containers of wissellaadbakken met een lengte van ten hoogste 45 voet, waarbij de vrachtwagen, de aanhangwagen, de oplegger (met of zonder trekker), de wissellaadbak of de container op het begin- en/of eindtraject de weg gebruikt en, voor het overige, het spoor, de binnenwateren of de zee.

ARTIKEL 3

Bijzondere vergunningen

Voertuigen of voertuigcombinaties die de in aanhangsel 27-C-1-1 bepaalde maximaal toegestane afmetingen of gewichten overschrijden, mogen slechts tot het verkeer worden toegelaten op basis van een zonder discriminatie door de bevoegde instanties afgegeven speciale vergunning of op basis van per geval met die instanties overeengekomen niet discriminerende regelingen, wanneer die voertuigen of voertuigcombinaties ondeelbare ladingen vervoeren of daarvoor bestemd zijn.

ARTIKEL 4

Plaatselijke beperkingen

Deze afdeling vormt geen beletsel voor de niet-discriminerende toepassing van de bij elke Partij geldende bepalingen inzake het wegverkeer op grond waarvan het gewicht en/of de afmetingen van voertuigen op bepaalde wegen- en waterbouwkundige werken kunnen worden beperkt.

Dat geldt ook voor de mogelijkheid om lokale beperkingen op te leggen betreffende maximaal toegestane afmetingen en gewichten van voertuigen die gebruikt mogen worden in gespecificeerde gebieden of op gespecificeerde wegen waar de infrastructuur niet geschikt is voor lange en zware voertuigen, zoals in stadscentra, kleine dorpen of plaatsen met een bijzonder belangwekkende natuur.

ARTIKEL 5

Aerodynamische voorzieningen achter voertuigen of voertuigcombinaties

1. Voertuigen of voertuigcombinaties die met aerodynamische voorzieningen zijn uitgerust, mogen de in punt 1.1 van aanhangsel 27-C-1-1 vastgestelde maximaal toegestane lengte overschrijden om de toevoeging van dergelijke voorzieningen aan de achterkant van voertuigen of voertuigcombinaties mogelijk te maken. Voertuigen of voertuigcombinaties die met die voorzieningen zijn uitgerust, voldoen aan punt 1.5 van aanhangsel 27-C-1-1, en overschrijdingen van de maximaal toegestane lengte mogen niet leiden tot een toename van de laadlengte van die voertuigen of voertuigcombinaties.

2. De in lid 1 bedoelde aerodynamische voorzieningen voldoen aan de volgende operationele voorwaarden:

- a) in omstandigheden waarin de veiligheid van andere weggebruikers of van de bestuurder in het geding is, worden die door de bestuurder ingeklapt, ingetrokken of verwijderd;
- b) wanneer aerodynamische voorzieningen en uitrusting in de gebruiksstand meer dan 500 mm lang zijn, zijn zij intrekbaar of inklapbaar;
- c) bij het gebruik ervan op stedelijke en regionale wegen wordt rekening gehouden met de bijzondere kenmerken van gebieden waar de maximumsnelheid 50 km/u of minder bedraagt en waar wellicht zwakke weggebruikers aanwezig zijn; en
- d) als zij ingetrokken/ingeklapt zijn, mogen zij de toegestane maximumlengte niet meer dan 20 cm overschrijden.

ARTIKEL 6

Aerodynamische cabines

Voertuigen of voertuigcombinaties mogen de in punt 1.1 van aanhangsel 27-C-1-1 vastgestelde maximaal toegestane lengte overschrijden, mits hun cabines betere aerodynamische, energie- en veiligheidsprestaties leveren. Voertuigen of voertuigcombinaties die met dergelijke cabines zijn uitgerust, voldoen aan punt 1.5 van aanhangsel 27-C-1-1, en wanneer de maximaal toegestane lengte wordt overschreden, mag dat niet leiden tot een toename van het laadvermogen van die voertuigen.

ARTIKEL 7

Intermodaal vervoer

1. De in punt 1.1 van aanhangsel 27-C-1-1 vastgestelde maximaal toegestane lengte, indien toepasselijk onder voorbehoud van artikel 6, en de in punt 1.6 van aanhangsel 27-C-1-1 vastgestelde maximale afstand mogen met 15 cm worden overschreden voor voertuigen of voertuigcombinaties die containers van 45 voet of wissellaadbakken van 45 voet vervoeren, leeg of geladen, mits het vervoer over de weg van de betreffende container of wissellaadbak deel uitmaakt van intermodaal vervoer dat volgens de door de Partijen vastgestelde voorwaarden wordt uitgevoerd.
2. Voor intermodaal vervoer mag het maximaal toegestane voertuiggewicht voor gelede voertuigen met vijf of zes assen met twee ton worden overschreden in de combinatie, genoemd in punt 2.2.2, a), van aanhangsel 27-C-1-1 en met vier ton in de combinatie, genoemd in punt 2.2.2, b), van aanhangsel 27-C-1-1. Het maximaal toegestane voertuiggewicht van die voertuigen mag niet hoger zijn dan 44 ton.

ARTIKEL 8

Conformiteitsbewijs

1. Als bewijs van naleving van deze afdeling dragen de hieronder vallende voertuigen een van de volgende bewijzen:

a) een combinatie van de volgende twee platen:

- de voorgeschreven constructieplaat, te weten een plaat of etiket met daarop de voornaamste voor de identificatie van het voertuig vereiste technische kenmerken en de voor de bevoegde autoriteiten relevante gegevens over de toelaatbare maximummassa's in beladen toestand, door de fabrikant op een voertuig bevestigd; en
- een plaat met betrekking tot de afmetingen die, voor zover mogelijk, naast de voorgeschreven constructieplaat is bevestigd, en die de volgende informatie bevat:
 - i) naam van de fabrikant;
 - ii) het voertuigidentificatienummer;
 - iii) lengte (L) van het motorvoertuig, de aanhangwagen of de oplegger;
 - iv) breedte (W) van het motorvoertuig, de aanhangwagen of de oplegger; en

- v) gegevens voor het meten van de lengte van combinaties:
- de afstand (a) tussen de voorkant van het motorvoertuig en het middelpunt van de koppelinrichting ervan (koppelhaak of koppelschotel); in het geval van een koppelschotel met verscheidene koppelpunten moeten de minimum- en de maximumwaarden worden aangegeven ($a_{\min}$ en $a_{\max}$);
 - de afstand (b) tussen het middelpunt van de koppelinrichting van de aanhangwagen (koppelring) of van de oplegger (koppelpen) en de achterkant van de aanhangwagen of van de oplegger; in het geval van een inrichting met verscheidene koppelpunten moeten de minimum- en de maximumwaarden worden aangegeven ($b_{\min}$ en $b_{\max}$);

De lengte van de combinaties is de lengte gemeten wanneer het motorvoertuig, de aanhangwagen of de oplegger op één lijn zijn opgesteld;

- b) één enkele plaat waarop de gegevens van de twee in punt a) vermelde platen staan; of
- c) één enkel document dat wordt afgegeven door de bevoegde autoriteiten van een Partij, of in het geval van de Unie, de lidstaat waar het voertuig is ingeschreven of in het verkeer is gebracht, waarop dezelfde gegevens van de in punt a) vermelde platen staan. Het moet op een voor controle gemakkelijk toegankelijke en goed beschermde plaats worden bewaard.

2. Wanneer de kenmerken van het voertuig niet meer overeenstemmen met die van het conformiteitsbewijs, neemt de Partij, of in het geval van de Unie, de lidstaat waarin het voertuig is ingeschreven, de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat het conformiteitsbewijs wordt gewijzigd.

3. De in lid 1 bedoelde platen en documenten worden door de Partijen erkend als het in deze afdeling bedoelde conformiteitsbewijs van de voertuigen.

ARTIKEL 9

Handhaving

1. Elke Partij neemt specifieke maatregelen om na te gaan bij welke rijdende voertuigen of voertuigcombinaties vermoedelijk het vastgestelde maximaal toegestane gewicht is overschreden en die derhalve door de bevoegde autoriteiten van de Partijen worden gecontroleerd met het oog op de naleving van deze afdeling. Dat kan geschieden door middel van automatische op de weginfrastructuur aangebrachte systemen of door de in het voertuig geïnstalleerde weegapparatuur. Die in het voertuig geïnstalleerde weegapparatuur zal nauwkeurig en betrouwbaar zijn, en volledig interoperabel en compatibel met alle voertuigtypen.

2. Een Partij mag de verplichting tot het installeren van weegapparatuur niet opleggen voor voertuigen of voertuigcombinaties die in de andere Partij zijn geregistreerd.

3. Indien voor het vaststellen van inbreuken op deze afdeling en het opleggen van sancties automatische systemen worden gebruikt, worden die automatische systemen gecertificeerd. Indien automatische systemen alleen voor identificatiedoeleinden worden gebruikt, hoeven zij niet te worden gecertificeerd.

4. Overeenkomstig deel A, artikel 14, zorgen de Partijen ervoor dat de bevoegde instanties de met dit artikel verband houdende inlichtingen over inbreuken en sancties uitwisselen.

MAXIMUMGEWICHTEN EN -AFMETINGEN
EN AANVERWANTE KENMERKEN VAN VOERTUIGEN

1. Maximaal toegestane afmetingen voor voertuigen (in meter; “m”)

1.1 Maximumlengte:

– motorrijtuig	12,00 m
– aanhangwagen	12,00 m
– geleed voertuig	16,50 m
– aanhangwagencombinatie	18,75 m

1.2 Maximumbreedte:

a) alle soorten voertuigen, met uitzondering van de onder b) bedoelde voertuigen	2,55 m
b) voertuigen met een geconditioneerde bovenbouw of door voertuigen vervoerde geconditioneerde containers of wissellaadbakken	2,60 m

1.3. Maximumhoogte (alle soorten voertuigen) 4,00 m

- 1.4. De afneembare bovenbouw en gestandaardiseerde laadstructuren, zoals containers, zijn in de in de punten 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 en 4.4 genoemde afmetingen begrepen
- 1.5. Een motorvoertuig of combinatie in beweging moet in staat zijn een cirkel te beschrijven met een uitwendige straal van 12,50 m en een inwendige straal van 5,30 m
- 1.6. Maximale afstand tussen de pen van de opleggerkoppeling en de achterkant van de oplegger 12,00 m
- 1.7. Parallel met de lengteas van het samenstel gemeten maximale afstand tussen het voorste punt aan de buitenzijde van de laadruimte achter de stuurcabine en het achterste punt aan de buitenzijde van de aanhangwagen van de combinatie, verminderd met de afstand tussen de achterkant van het motorvoertuig en de voorkant van de aanhangwagen 15,65 m
- 1.8. Parallel met de lengteas van het samenstel gemeten maximale afstand tussen het voorste punt aan de buitenzijde van de laadruimte achter de stuurcabine en het achterste punt aan de buitenzijde van de aanhangwagen van de combinatie 16,40 m
2. Maximaal toegestaan gewicht van voertuigen (in ton)
- 2.1 Van een combinatie deel uitmakende voertuigen
- 2.1.1. Aanhangwagen met twee assen 18 ton
- 2.1.2. Aanhangwagen met drie assen 24 ton

2.2 Voertuigcombinaties

In het geval van voertuigcombinaties met door alternatieve brandstoffen aangedreven of emissievrije voertuigen, wordt het maximaal toegestane gewicht als voorzien in deze afdeling verhoogd met het voor de alternatieve brandstoftechnologie of emissievrije technologie vereiste extra gewicht van ten hoogste 1 en 2 ton respectievelijk.

2.2.1. Samenstellen met vijf of zes assen

- a) motorvoertuig met twee assen met aanhangwagen met drie assen 40 ton
- b) motorvoertuig met drie assen met aanhangwagen met twee of drie assen 40 ton

2.2.2. Gelede voertuigen met vijf of zes assen

- a) motorvoertuig met twee assen met oplegger met drie assen 40 ton
- b) motorvoertuig met drie assen met oplegger met twee of drie assen 40 ton

2.2.3. Samenstellen met vier assen, bestaande uit een motorvoertuig met twee assen en een aanhangwagen met twee assen

36 ton

2.2.4. Gelede voertuigen met vier assen, bestaande uit een motorvoertuig met twee assen en een oplegger met twee assen, indien de afstand tussen de assen van de oplegger:

- ten minste 1,3 m en ten hoogste 1,8 m bedraagt 36 ton
- groter is dan 1,8 m, 36 ton

(+ 2 ton marge wanneer het maximaal toegestane gewicht van het motorvoertuig (18 ton) en het maximaal toegestane gewicht van de tandemas van de oplegger (20 ton) in acht worden genomen en de aangedreven as is uitgerust met dubbele banden en met luchtvering of gelijkwaardige vering)

2.3 Motorvoertuigen

In het geval van door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen of emissievrije voertuigen, wordt het maximaal toegestane gewicht als voorzien in punten 2.3.1 en 2.3.2 verhoogd met het voor de alternatieve brandstoftechnologie of emissievrije technologie vereiste extra gewicht van ten hoogste 1 en 2 ton respectievelijk.

2.3.1. Motorvoertuigen met twee assen 18 ton

2.3.2. Motorvoertuigen met drie assen 25 ton (of 26 ton wanneer de aangedreven as is uitgerust met dubbele banden en luchtvering of gelijkwaardige vering, of wanneer elke aangedreven as is uitgerust met dubbele banden en de maximumdruk van elke as niet meer dan 9,5 ton bedraagt)

2.3.3. Motorvoertuigen met vier assen waaronder twee gestuurde assen 32 ton wanneer de aangedreven as is uitgerust met dubbele banden en luchtvering of gelijkwaardige vering, of wanneer elke aangedreven as is uitgerust met dubbele banden en de maximumdruk van elke as niet meer dan 9,5 ton bedraagt

3. Maximaal toegestane asdruk van de voertuigen (in ton)

3.1. Enkelvoudige assen

Enkelvoudige niet-aangedreven as 10 ton

3.2. Tandemassen van aanhangwagens en opleggers

De totale asdruk van een tweeassenstel mag niet meer bedragen dan, als de afstand (d) tussen de assen

– minder dan 1,0 m ($d < 1,0$)	11 ton
– ten minste 1,0 m en minder dan 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 ton
– ten minste 1,3 m en minder dan 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 ton
– 1,8 m of meer ($1,8 \leq d$)	20 ton

3.3. Drieassenstellen van aanhangwagens en opleggers

De totale asdruk van een drieassenstel mag niet meer bedragen dan, als de afstand (d) tussen de assen

minder dan 1,3 m ($d \leq 1,3$)

21 ton

meer dan 1,3 m en ten hoogste 1,4 m bedraagt ($1,3 < d \leq 1,4$)

24 ton

3.4. Aangedreven assen

Aangedreven as van de voertuigen, genoemd in de punten 2.2 en 2.3 11,5 ton

3.5. Tweeassenstellen van motorvoertuigen

De totale asdruk van een tweeassenstel mag niet meer bedragen dan, als de afstand (d) tussen de assen

- minder dan 1,0 m ($d < 1,0$) 11,5 ton
- ten minste 1,0 m en minder dan 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$) 16 ton
- ten minste 1,3 m en minder dan 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$) 18 ton (of 19 ton wanneer de aangedreven as is uitgerust met dubbele banden en luchtvering of gelijkwaardige vering, of wanneer elke aangedreven as is uitgerust met dubbele banden en de maximumdruk van elke as niet meer dan 9,5 ton bedraagt)

4. Andere eigenschappen van de voertuigen

4.1 Alle voertuigen

De druk op de aangedreven as of assen van een voertuig of voertuigcombinatie mag niet minder bedragen dan 25 % van het totaalgewicht in beladen toestand van het voertuig of de combinatie.

4.2. Aanhangwagencombinatie

De afstand tussen de achteras van een motorvoertuig en de vooras van een aanhangwagen mag niet minder bedragen dan 3,00 m.

4.3. Maximaal toegestaan gewicht afhankelijk van de wielbasis

Het maximaal toegestane gewicht in ton van een motorvoertuig met vier assen mag niet groter zijn dan vijfmaal de hartafstand in meter tussen de voorste en de achterste as van het voertuig.

4.4. Opleggers

De horizontaal gemeten afstand tussen het middelpunt van de koppelpen en een willekeurig punt aan de voorzijde van de oplegger mag niet meer bedragen dan 2,04 m.

AFDELING 2

VOORSCHRIFTEN VOOR TACHOGRAFEN, BESTUURDERSKAARTEN EN WERKPLAATSKAARTEN

ARTIKEL 1

Onderwerp en beginselen

In deze afdeling worden de voorschriften vastgesteld voor voertuigen die binnen het toepassingsgebied van deel B, afdeling 2, van deze bijlage vallen met betrekking tot de installatie, het testen en de controle van tachografen zoals bedoeld in artikel 281, lid 2, van deze overeenkomst.

ARTIKEL 2

Definities

1. Voor de toepassing van deze afdeling gelden de definities van deze bijlage, deel B, afdeling 2, artikel 2, en deze bijlage, deel B, afdeling 4, artikel 2.

2. Naast de in lid 1 bedoelde definities wordt, voor de toepassing van deze afdeling verstaan onder:

- a) “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 afdeling voldoet; de voertuigunit bestaat uit onder meer een verwerkingseenheid, een geheugen, een tijdmeterfunctie, twee smartcard-interfaces (bestuurder en rijder), een printer, een leesvenster, verbindingen en voorzieningen voor de invoer van de gebruikersgegevens;
- b) “bewegingssensor”: deel van de tachograaf dat een signaal geeft betreffende de snelheid van het voertuig en/of de afgelegde afstand;
- c) “controlekaart”: een door de autoriteiten van een Partij 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 die te lezen, af te drukken en/of te downloaden;
- d) “werkplaatskaart”: een tachograafkaart, afgegeven door de autoriteiten van een Partij aan door die Partij erkende aangewezen personeelsleden van een fabrikant van tachografen, aan een installateur, voertuigfabrikant of werkplaats, die de kaarthouder identificeert en waarmee tachografen kunnen worden getest, gekalibreerd en geactiveerd en/of waarmee gegevens kunnen worden gedownload;
- e) “activering”: de fase waarin de tachograaf volledig operationeel wordt en alle functies, inclusief de veiligheidsfuncties, uitvoert, met gebruikmaking van een werkplaatskaart;

- f) “kalibratie” met betrekking tot 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;
- g) “het downloaden” van een digitale of slimme 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 dat proces geen opgeslagen gegevens wijzigt of vernietigt;
- h) “fout”: een door de digitale tachograaf gedetecteerd abnormaal functioneren dat mogelijk het gevolg is van een slechte werking van of storing in het apparaat;
- i) “installatie”: het plaatsen van de tachograaf in een voertuig;
- j) “periodieke controle”: een reeks verrichtingen die wordt 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;
- k) “reparatie”: reparatie van een bewegingssensor of van een voertuigunit waarvoor de loskoppeling van de stroomvoorziening, dan wel de loskoppeling van andere componenten van de tachograaf, dan wel het openen van de bewegingssensor of de voertuigunit, nodig is;
- l) “interoperabiliteit”: het vermogen van systemen en van de daaraan ten grondslag liggende bedrijfsprocessen om onderling gegevens uit te wisselen en informatie te delen;
- m) “interface”: een installatie tussen systemen die de communicatiemiddelen verschaft waardoor die systemen zich met elkaar in verbinding kunnen stellen en met elkaar in wisselwerking kunnen treden;

- n) “tijdmeting”: een permanente digitale vastlegging van de gecoördineerde universele datum en tijd (UTC); en
- o) “TACHOnet-berichtensysteem”: het berichtensysteem dat voldoet aan de technische specificaties van de bijlagen I tot en met VII bij Uitvoeringsverordening (EU) 2016/68¹⁰ van de Commissie.

ARTIKEL 3

Installatie

1. De in lid 2 genoemde tachografen worden geïnstalleerd in voertuigen:
 - a) wanneer de maximaal toegestane massa van de voertuigen, dat van de aanhangwagens of opleggers inbegrepen, meer dan 3,5 ton bedraagt; of
 - b) met ingang van 1 juli 2026, waarbij de maximaal toegestane massa van de voertuigen, aanhangwagens of opleggers inbegrepen, meer dan 2,5 ton bedraagt.
2. De tachografen zijn:
 - a) een analoge tachograaf voor voertuigen die voor het eerst in het verkeer zijn gebracht vóór 1 mei 2006;

¹⁰ Uitvoeringsverordening (EU) 2016/68 van de Commissie van 21 januari 2016 betreffende gemeenschappelijke procedures en specificaties die nodig zijn voor de onderlinge verbinding van elektronische registers van bestuurderskaarten (PB EU L 15 van 22.1.2016, blz. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/68/oj).

- b) de eerste versie van de digitale tachograaf voor voertuigen die voor het eerst in het verkeer zijn gebracht tussen 1 mei 2006 en 30 september 2011;
 - c) de tweede versie van de digitale tachograaf voor voertuigen die voor het eerst in het verkeer zijn gebracht tussen 1 oktober 2011 en 30 september 2012;
 - d) de derde versie van de digitale tachograaf voor voertuigen die voor het eerst in het verkeer zijn gebracht tussen 1 oktober 2012 en 14 juni 2019;
 - e) een slimme tachograaf 1 voor voertuigen die voor het eerst zijn geregistreerd vanaf 15 juni 2019 en tot en met twee jaar na de inwerkingtreding van de in deel B, afdeling 4, artikel 2, lid 2, punt h), bedoelde gedetailleerde specificaties; en
 - f) een slimme tachograaf 2 voor voertuigen die voor het eerst zijn geregistreerd na 2 jaar na de inwerkingtreding van de in deel B, afdeling 4, artikel 2, lid 2, bedoelde gedetailleerde specificaties;
3. Elke Partij mag de in deel B, afdeling 2, artikel 8, lid 3, van deze bijlage vermelde voertuigen vrijstellen van de toepassing van deze afdeling.
4. Elke Partij mag voertuigen die worden gebruikt voor vervoer waarvoor overeenkomstig deel B, afdeling 2, artikel 8, lid 4, van deze bijlage een uitzondering geldt, vrijstellen van de toepassing van deze afdeling. De Partijen stellen elkaar onmiddellijk in kennis indien zij dit lid toepassen.

5. Uiterlijk drie jaar na het einde van het jaar van inwerkingtreding van de gedetailleerde technische specificaties van de slimme tachograaf 2 worden de in lid 1, punt a), bedoelde voertuigen die zijn uitgerust met een analoge of een digitale tachograaf, uitgerust met een slimme tachograaf 2 wanneer zij actief zijn op het grondgebied van een andere Partij dan die waar zij zijn geregistreerd.
6. Uiterlijk vier jaar na de inwerkingtreding van de gedetailleerde technische specificaties van de slimme tachograaf 2 worden voertuigen zoals bedoeld in lid 1, punt a), die zijn uitgerust met een slimme tachograaf 1, uitgerust met een slimme tachograaf 2 wanneer zij actief zijn op het grondgebied van een andere Partij dan die waar zij zijn geregistreerd.
7. Met ingang van 1 juli 2026 worden de in lid 1, punt b), bedoelde voertuigen uitgerust met een slimme tachograaf 2 wanneer zij actief zijn op het grondgebied van een andere Partij dan die waar zij zijn geregistreerd.
8. Niets in deze afdeling doet afbreuk aan de toepassing op het grondgebied van de Unie van de regels van de Unie inzake controleapparatuur in het wegvervoer op ondernemers van goederenvervoer over de weg uit de Unie.

ARTIKEL 4

Gegevensbescherming

1. Elke Partij zorgt ervoor dat de verwerking van persoonsgegevens in de context van deze afdeling uitsluitend plaatsvindt om na te gaan of deze afdeling wordt nageleefd.

2. Elke Partij zorgt er met name voor dat persoonsgegevens worden beschermd tegen ander gebruik dan het in lid 1 nauw afgebakende gebruik met betrekking tot:
- a) het gebruik van een wereldwijd satellietnavigatiesysteem (GNSS) voor de registratie van locatiegegevens zoals bedoeld in de technische specificaties van de slimme tachograaf 1 en de slimme tachograaf 2;
 - b) de elektronische uitwisseling van informatie over bestuurderskaarten, bedoeld in artikel 13 en in het bijzonder grensoverschrijdende uitwisseling van die gegevens met derde partijen; en
 - c) het bijhouden van gegevens door ondernemers van goederenvervoer over de weg zoals bedoeld in artikel 15.
3. Digitale tachografen worden zodanig ontworpen dat de privacy wordt gegarandeerd. Alleen de gegevens die nodig zijn voor de in lid 1 vermelde doeleinden worden verwerkt.
4. Eigenaars van voertuigen, ondernemers van goederenvervoer over de weg en andere entiteiten nemen de toepasselijke bepalingen inzake de bescherming van persoonsgegevens in acht.

ARTIKEL 5

Installatie en reparatie

1. De tachograaf mag uitsluitend worden geïnstalleerd of hersteld door een installateur, een werkplaats of een voertuigfabrikant die overeenkomstig artikel 7 daartoe door de bevoegde autoriteiten van een Partij is erkend.

2. Erkende installateurs, werkplaatsen of voertuigfabrikanten verzegelen de tachograaf na te hebben gecontroleerd of die correct werkt en, in het bijzonder, op een zodanige wijze werkt 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 of slimme tachografen 1 en 2, de elektronische beveiligingsgegevens in waarmee de echtheidscontrole kan worden verricht. Elke Partij houdt een register bij van de gebruikte merken en elektronische veiligheidsgegevens en van de nodige informatie met betrekking tot de gebruikte elektronische veiligheidsgegevens. Zij maken dat register bekend.
4. Het bewijs dat de tachograaf overeenkomstig de voorschriften van deze afdeling is geïnstalleerd, wordt geleverd door een installatieplaatje op een zichtbare en gemakkelijk toegankelijke wijze aan te brengen.
5. Tachograafonderdelen worden verzegeld. 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, uit hoofde van artikel 7, zijn erkend voor herstelling, onderhoud of ijking van de tachograaf of door controleambtenaren die daarvoor zijn opgeleid en, indien nodig, voor controledoeleinden zijn gemachtigd; of
- 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 verwijderde of verbroken verzegelingen worden door een erkende installateur of werkplaats zonder onnodige vertraging en binnen zeven dagen vanaf de verwijdering of verbreking ervan, vervangen. Wanneer de zegels voor controledoeleinden zijn verwijderd of verbroken, kunnen zij zonder onnodige vertraging worden vervangen door een controlerend ambtenaar die is uitgerust met verzegelingsapparatuur en een uniek speciaal merkteken.

Wanneer een controlerend ambtenaar een verzegeling verwijdert, wordt de controlekaart in de tachograaf ingebracht vanaf de verwijdering van de verzegeling tot de voltooiing van de inspectie, ook wanneer een nieuwe verzegeling wordt aangebracht. De controlerend ambtenaar verschaft een schriftelijke verklaring die minstens de volgende informatie bevat:

- het voertuigidentificatienummer;
- de naam van de ambtenaar;
- de controleautoriteit en het land;
- het nummer van de controlekaart;
- het nummer van de verwijderde verzegeling;
- de datum en het tijdstip waarop de verzegeling is verwijderd; en
- het nummer van de nieuwe verzegeling, indien de controlerend ambtenaar een nieuwe verzegeling heeft aangebracht.

Voordat de verzegelingen worden vervangen, wordt de tachograaf door een erkende werkplaats gecontroleerd en geijkt, behalve wanneer een verzegeling voor controledoeleinden is verwijderd of verbroken en door een controlerend ambtenaar is vervangen.

ARTIKEL 6

Inspectie van tachografen

1. Tachografen worden regelmatig door een erkende werkplaats geïnspecteerd. Ten minste om de twee jaar wordt een routine-inspectie uitgevoerd.
2. Bij de inspecties zoals bedoeld in lid 1 wordt minstens het volgende gecontroleerd:
 - 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; en
 - de bandenmaat en de effectieve omtrek van de banden.
3. De werkplaats stelt een inspectierapport op indien onregelmatigheden in de werking van de tachograaf moesten worden verholpen, ongeacht of dat plaatsvond als gevolg van een periodieke inspectie of van een inspectie op specifiek verzoek van de bevoegde nationale instantie. De werkplaats houdt een lijst van alle inspectierapporten bij.

4. Inspectierapporten worden ten minste twee jaar nadat ze zijn opgesteld, bewaard. De Partijen besluiten of tijdens die periode inspectierapporten zullen worden bewaard of aan de bevoegde instantie zullen worden gestuurd. In het eerste geval worden de rapporten van de gedurende de bewaartermijn uitgevoerde inspecties en ijkings op verzoek aan de bevoegde instantie ter inzage gegeven.

ARTIKEL 7

Erkenning van installateurs, werkplaatsen en voertuigfabrikanten

1. Installateurs, werkplaatsen en voertuigfabrikanten die tachografen installeren, controleren, inspecteren en repareren, worden door de Partijen, of, in het geval van de Unie, de lidstaten, erkend, regelmatig gecontroleerd, en gecertificeerd.
2. Elke Partij, of, in het geval van de Unie, de lidstaten, zorgen ervoor dat de installateurs, werkplaatsen en voertuigfabrikanten bevoegd en betrouwbaar zijn. Daartoe bepalen en publiceren ze een aantal duidelijke nationale procedures en zorgen ze ervoor dat aan de volgende minimumcriteria wordt voldaan:
 - a) het personeel is goed opgeleid;
 - b) de apparatuur om de testen en taken uit te voeren is beschikbaar; en
 - 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. De Partijen of, in het geval van de Unie, de lidstaten mogen die audits uitvoeren zonder een bezoek ter plaatse te verrichten; en
 - 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 Partijen en hun bevoegde autoriteiten nemen gepaste maatregelen om belangenconflicten tussen installateurs of werkplaatsen en ondernemers van goederenvervoer over de weg te voorkomen. In het bijzonder, wanneer sprake is van een verhoogd risico van een belangenconflict, worden aanvullende specifieke maatregelen genomen om te waarborgen dat de installateur of de werkplaats aan deze afdeling voldoet.
5. De bevoegde autoriteiten van elke Partij trekken, tijdelijk of definitief, de erkenning in van installateurs, werkplaatsen en voertuigfabrikanten die niet voldoen aan de hun uit hoofde van deze afdeling opgelegde verplichtingen.

ARTIKEL 8

Werkplaatskaarten

1. De geldigheidsduur van de werkplaatskaart is ten hoogste één jaar. In geval van verlenging ziet de bevoegde instantie erop toe dat de installateur, werkplaats of voertuigfabrikant voldoet aan de in artikel 7, lid 2, bepaalde criteria.
2. De bevoegde instantie vernieuwt de werkplaatskaart binnen 15 werkdagen na ontvangst van een daartoe strekkend geldig verzoek en alle noodzakelijke documentatie. In geval van beschadiging, defect, verlies of diefstal van de werkplaatskaart wordt door de bevoegde instantie, binnen vijf werkdagen na ontvangst van een gemotiveerd verzoek, een nieuwe kaart verstrekt. De bevoegde autoriteiten die de kaart uitreiken, houden een register bij van de verloren, gestolen of defecte kaarten.
3. Indien een Partij of, in het geval van de Unie, een lidstaat, de in artikel 7 bedoelde erkenning van een installateur, werkplaats of voertuigfabrikant intrekt, trekt hij tevens de daaraan uitgegeven werkplaatskaarten in.
4. Elke Partij neemt alle noodzakelijke maatregelen om te voorkomen dat de aan de erkende installateur, werkplaats en voertuigfabrikanten verstrekte werkplaatskaarten worden vervalst.

ARTIKEL 9

Afgifte van bestuurderskaarten

1. De bestuurderskaart wordt op verzoek van de bestuurder afgegeven door de bevoegde instantie van de Partij waar de bestuurder zijn gewone verblijfplaats heeft. De bevoegde autoriteiten van de Partij 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, de bestuurder om aanvullende inlichtingen of bewijsstukken verzoeken.

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 plaatsen in de twee Partijen verblijft, wordt geacht de plaats te zijn waarmee hij in persoonlijk opzicht verbonden is, op voorwaarde dat hij er regelmatig terugkeert. Die laatste voorwaarde vervalt indien de betrokkene op het grondgebied van een Partij verblijft om een opdracht van bepaalde duur te vervullen.

2. De Partijen, of, in het geval van de Unie, de lidstaten, kunnen op goede gronden en in uitzonderlijke gevallen een tijdelijke, niet-vernieuwbare bestuurderskaart afgeven voor een termijn van ten hoogste 185 dagen aan een bestuurder die niet zijn gewone verblijfplaats in een Partij heeft, op voorwaarde dat tussen de bestuurder en een in de Partij van afgifte gevestigde onderneming een arbeidsrechtelijke verhouding bestaat, en hij, op verzoek, een bestuurdersattest voorlegt.

3. De bevoegde autoriteiten van de Partij van afgifte nemen passende maatregelen om zich ervan te vergewissen dat een aanvrager niet reeds houder is van een geldige bestuurderskaart, personaliseren de bestuurderskaart en zorgen ervoor dat de gegevens zichtbaar en veilig zijn.
4. De bestuurderskaart is ten hoogste vijf jaar geldig.
5. Een geldige bestuurderskaart wordt uitsluitend ingetrokken of geschorst als de bevoegde autoriteiten van een Partij 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 Partij, of, in het geval van de Unie, een andere lidstaat dan de lidstaat van afgifte, wordt geschorst of ingetrokken, zendt de Partij, of, in het geval van de Unie, de lidstaat die de kaart schorst of intrekt die met opgaaf van redenen zo spoedig mogelijk terug naar de autoriteiten van de Partij van afgifte, of, in het geval van de Unie, de lidstaat van afgifte. Indien terugzending van de kaart vermoedelijk meer dan twee weken in beslag neemt, deelt de Partij, of, in het geval van de Unie, de lidstaat die de kaart schorst of intrekt de Partij van afgifte, of, in het geval van de Unie, de lidstaat van afgifte, binnen die termijn de redenen voor de schorsing of de intrekking mee.
6. De bevoegde instantie van de Partij van afgifte kunnen een bestuurder ertoe verplichten de bestuurderskaart door een nieuwe te vervangen indien dat noodzakelijk is om aan de toepasselijke technische specificaties te voldoen.
7. Elke Partij neemt alle nodige maatregelen om te voorkomen dat bestuurderskaarten worden vervalst.

8. Dit artikel staat er niet aan in de weg dat een Partij, of, in het geval van de Unie, een lidstaat, een bestuurderskaart afgeeft aan een bestuurder die zijn gewone verblijfplaats heeft in een deel van het grondgebied van die Partij waar deze bijlage niet van toepassing is, op voorwaarde dat deze afdeling in dergelijke gevallen wordt toegepast.

ARTIKEL 10

Vernieuwing van bestuurderskaarten

1. Indien, ingeval van vernieuwingen, de Partij waar de bestuurder zijn gewone verblijfplaats heeft, afwijkt van de Partij die de bestaande kaart heeft afgegeven, en de autoriteiten van de eerstgenoemde Partij wordt verzocht een bestuurderskaart te vernieuwen, brengen zij de autoriteiten die de bestaande kaart hebben afgegeven op de hoogte van de redenen voor die vernieuwing.
2. Bij verzoek om vernieuwing van een bijna verlopen kaart verstrekt de bevoegde instantie vóór de vervaldatum een nieuwe kaart, voor zover het desbetreffende verzoek is toegezonden binnen de in deel B, afdeling 4, artikel 5, gestelde termijn.

ARTIKEL 11

Gestolen, verloren of defecte bestuurderskaarten

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. Bij beschadiging, slechte werking, verlies of diefstal van de bestuurderskaart verstrekt de bevoegde autoriteiten van de Partij waar hij zijn gewone verblijfplaats heeft een nieuwe kaart binnen acht werkdagen na ontvangst van een met redenen omkleed verzoek daartoe.

ARTIKEL 12

Wederzijdse aanvaarding van bestuurderskaarten

1. De Partijen aanvaarden de wederzijds afgegeven bestuurderskaarten.
2. Ingeval de houder van een door een Partij afgegeven geldige bestuurderskaart zijn gewone verblijfplaats in de andere Partij vestigt en verzoekt zijn kaart om te wisselen tegen een gelijkwaardige bestuurderskaart, heeft de Partij, of, in het geval van de Unie, de lidstaat die de kaart omwisselt, tot taak na te gaan of de ter omwisseling aangeboden kaart nog geldig is.
3. De Partijen of, in het geval van de Unie, de lidstaten die een omwisseling uitvoeren, zenden de oude kaart met opgaaf van redenen terug aan de autoriteiten van de Partij van afgifte, of, in het geval van de Unie, de lidstaat van afgifte.
4. Wanneer een Partij of, in het geval van de Unie, een lidstaat, een bestuurderskaart vervangt of omwisselt, wordt die vervanging of omwisseling, en alle latere vervangingen of omwisselingen, geregistreerd in die Partij of, in het geval van de Unie, die lidstaat.

ARTIKEL 13

Elektronische uitwisseling van de gegevens op de bestuurderskaart

1. Om te waarborgen dat een aanvrager niet reeds houder is van een geldige bestuurderskaart houden de Partijen, of, in het geval van de Unie, de lidstaten, gedurende een periode die ten minste even lang is als de administratieve geldigheid van de kaart, elektronische registers bij die de volgende gegevens van bestuurderskaarten bevatten:

- de naam en voornaam van de bestuurder;
- de geboortedatum en, indien bekend, geboorteplaats van de bestuurder;
- het nummer van een geldig rijbewijs en plaats van afgifte van het rijbewijs (indien van toepassing);
- de status van de bestuurderskaart; en
- het nummer van de bestuurderskaart.

2. De elektronische registers van de Partijen of, in het geval van de Unie, de lidstaten, zijn met elkaar verbonden en op het gehele grondgebied van de Partijen toegankelijk met behulp van het TACHOnet-meldingssysteem of een compatibel systeem. Indien een dergelijk compatibel systeem wordt gebruikt, zullen elektronische gegevens met de andere Partij via het TACHOnet-berichtensysteem kunnen worden uitgewisseld.

3. In geval van afgifte, vervanging of, indien nodig, vernieuwing van de bestuurderskaart gaan de Partijen of, in het geval van de Unie, 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 dat doel benodigde gegevens worden uitgewisseld.
4. Controleambtenaren krijgen toegang tot het elektronische register om de status van een bestuurderskaart na te gaan.

ARTIKEL 14

Instellingen van tachografen

1. Digitale tachografen mogen niet zodanig ingesteld zijn dat zij automatisch overschakelen naar een specifieke activiteitscategorie wanneer de motor of de ontsteking wordt uitgeschakeld, tenzij de bestuurder in staat blijft manueel de juiste activiteitscategorie te kiezen.
2. Behalve voor praktijktesten wordt een voertuig niet uitgerust met meer dan één tachograaf.
3. De Partijen verbieden de productie, de verdeling en de verkoop van, en het maken van publiciteit voor apparaten die geconstrueerd en/of bestemd zijn voor het manipuleren van tachografen.

ARTIKEL 15

Verantwoordelijkheid van ondernemers van goederenvervoer over de weg

1. Ondernemers van goederenvervoer over de weg zijn ervoor verantwoordelijk dat hun bestuurders passend zijn opgeleid en geïnstrueerd met betrekking tot de correcte werking van digitale, slimme of analoge tachografen, voeren regelmatig controles uit om zich ervan te vergewissen dat hun bestuurders de tachograaf correct gebruiken, en mogen hun bestuurders niet rechtstreeks of onrechtstreeks aanzetten tot misbruik van tachografen.

Ondernemers van goederenvervoer over de weg verstrekken de bestuurder van een voertuig uitgerust met analoge tachografen, voldoende registratiebladen, rekening houdend met het persoonlijke karakter van die bladen, de duur van de dienst en de mogelijkheid om eventueel beschadigde of door een bevoegde controleambtenaar in beslag genomen registratiebladen te vervangen. Ondernemers van goederenvervoer over de weg verstrekken de bestuurders slechts de registratiebladen van een goedgekeurd model, die geschikt zijn voor gebruik in het in het voertuig geïnstalleerde apparaat.

Ondernemers van goederenvervoer over de weg zien erop toe dat, rekening houdend met de duur van de dienst, de gegevens van de tachograaf op verzoek van een controlerend ambtenaar in geval van controle correct kunnen worden afgedrukt.

2. De registratiebladen en, in voorkomend geval, de in deel B, afdeling 4, artikel 9, van deze bijlage bedoelde afdrukken worden door de ondernemers van goederenvervoer over de weg ten minste één jaar na het gebruik in chronologische volgorde en in leesbare vorm bewaard; de onderneming verstrekt de betrokken bestuurder op diens verzoek een kopie. Ondernemers van goederenvervoer over de weg verstrekken de betrokken bestuurder op diens verzoek tevens een kopie van de gedownloadte gegevens van de bestuurderskaart, samen met een papieren afdruk daarvan. De registratiebladen, afdrukken en overgebrachte gegevens moeten op verzoek van een bevoegde controleambtenaar worden overgelegd of overhandigd.

3. Ondernemers van goederenvervoer over de weg zijn aansprakelijk voor inbreuken op deze afdeling en op deel B, afdeling 4, van deze bijlage die door bestuurders van het bedrijf of door ter beschikking gestelde bestuurders worden gepleegd. Elke Partij kan die aansprakelijkheid evenwel afhankelijk stellen van een inbreuk door de ondernemer van goederenvervoer over de weg op lid 1, eerste alinea, van dit artikel en op deel B, afdeling 2, artikel 7, leden 1 en 2, van deze bijlage.

ARTIKEL 16

Procedures voor ondernemers van goederenvervoer over de weg in geval van defecte apparatuur

1. Ingeval een tachograaf niet of gebrekkig werkt, laat de ondernemer van goederenvervoer over de weg het apparaat door een erkende installateur of werkplaats herstellen zodra de omstandigheden dat toelaten.
2. Indien het voertuig niet binnen een week nadat het defect is opgetreden naar de ondernemer van goederenvervoer over de weg kan terugkeren, wordt de herstelling onderweg uitgevoerd.
3. De Partijen of, in het geval van de Unie, de lidstaten, kennen de bevoegde autoriteiten de bevoegdheid toe om het gebruik van het voertuig te verbieden, indien de problemen met het defect aan het apparaat niet overeenkomstig de leden 1 en 2 zijn opgelost, voor zover dat strookt met de nationale wetgeving in de desbetreffende Partij.

ARTIKEL 17

Procedure voor de afgifte van tachograafkaarten

De Europese Commissie verstrekt de bevoegde autoriteiten van het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot Gibraltar, het cryptografisch materiaal voor de afgifte van tachograafkaarten voor bestuurders, werkplaatsen en controleautoriteiten, overeenkomstig het certificeringsbeleid van de European Root Certification Authority (ERCA) en het certificeringsbeleid van het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot Gibraltar.
