



EUROPESE COMMISSIE

Brussel, 19.7.2011
COM(2011) 454 definitief

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT, DE
RAAD, HET EUROPEES ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ EN HET COMITÉ
VAN DE REGIO'S**

Digitale tachograaf: stappenplan voor toekomstige activiteiten

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT, DE
RAAD, HET EUROPEES ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ EN HET COMITÉ
VAN DE REGIO'S**

Digitale tachograaf: stappenplan voor toekomstige activiteiten

1. INLEIDING

Tachografen zijn van cruciaal belang om te kunnen controleren of professionele bestuurders in het wegvervoer de regels voor rij- en rusttijden naleven. Ze helpen de verkeersveiligheid, de werkomstandigheden van de bestuurders en de eerlijke concurrentie tussen bedrijven in het wegvervoer te bevorderen. Tachografen kostenefficiënter maken is een van de belangrijkste elementen van de strategie van de Commissie om de goederenvervoersmarkt verder te integreren en om het wegvervoer veiliger, efficiënter en competitiever te maken zoals uiteengezet in het Witboek vervoer van 28 maart 2011¹.

- Deze mededeling hoort bij een voorstel tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende tachografen. Dit voorstel moet de efficiëntie en doeltreffendheid van tachografen verbeteren en garanderen dat professionele bestuurders de regels inzake rij- en rusttijden naleven. In het voorstel is rekening gehouden met de aanbevelingen van de Groep van onafhankelijke belanghebbenden op hoog niveau inzake administratieve lasten², alsook met de verslagen van nationale inspectie- en politieorganisaties over manipulatie en fraude.
- De voorgestelde verordening omvat maatregelen om de technische kwaliteiten van de digitale tachograaf te verbeteren³ en er een heuse "slimme" tachograaf van te maken. Daarnaast voorziet ze ook in niet-technische maatregelen zoals het verbeteren van de betrouwbaarheid van de werkplaatsen, een minimale harmonisatie van sancties en van de opleiding van controleambtenaren, en het vereenvoudigen van de gebruiksregels voor tachografen door een uitzondering te maken voor bepaalde KMO's.

Tijdens de voorbereiding van dit voorstel heeft de Commissie nog een aantal andere maatregelen genomen om de doeltreffendheid en efficiëntie van het tachograafstelsel te verbeteren⁴. Deze kunnen echter niet rechtstreeks door de voorgestelde verordening worden ingevoerd. In deze mededeling legt de Commissie uit hoe en wanneer ze deze andere vereiste maatregelen, die niet in het bijbehorende wetsvoorstel zijn opgenomen, wenst uit te voeren. Er moeten vier maatregelen worden genomen. Ze worden verder in deze mededeling uitvoerig beschreven:

¹ COM(2011) 144 definitief.

² http://ec.europa.eu/enterprise/policies/better-regulation/administrative-burdens/high-level-group/index_en.htm

³ Aansluiting op een satellitnavigatiesysteem (GNSS) voor communicatie op afstand met handhavingsambtenaren die wegcontroles uitvoeren en ontwikkeling van een gestandaardiseerde interface met ITS-toepassingen.

⁴ Zie effectbeoordeling SEC(2011) xxx.

- De technische specificaties van de digitale tachograaf als vermeld in bijlage IB van Verordening (EEG) nr. 3821/85 moeten door middel van gedelegeerde handelingen worden gewijzigd. Op die manier kunnen gemakkelijker tachografen worden ontwikkeld en geproduceerd die aan de nieuwe technische specificaties beantwoorden die door bovengenoemd wetsvoorstel worden ingevoerd. Meer nog, de beveiligingsmechanismen moeten worden aangepast om het huidige veiligheidsniveau te handhaven en om te voorkomen dat er met de door tachografen geregistreerde gegevens fraude wordt gepleegd of dat de gegevens worden vervalst. Hiervoor moet een migratiestrategie worden uitgestippeld om ervoor te zorgen dat de bestaande kaarten en in gebruik zijnde voertuigunits compatibel blijven met nieuwe kaarten en voertuigunits.
- De aangewezen normalisatie-instellingen moeten geharmoniseerde normen uitwerken voor de veiligheidszegels op tachografen die voorkomen dat er met de gegevens wordt geknoeid. De Commissie dient het CEN opdracht te geven om deze procedure op te starten krachtens Richtlijn 98/34/EG van het Europees Parlement en de Raad van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften⁵, waarin het kader voor de normalisatiewerkzaamheden is uiteengezet.
- De voorgestelde verordening vergt een verbetering van de besluitvorming op het gebied van tachografen in het kader van de zogenaamde AETR-overeenkomst⁶, ondertekend door de 27 EU-lidstaten en 22 Europese landen (met inbegrip van GOS-landen, Turkije en landen van de Westelijke Balkan)⁷. In 2010 werd de digitale tachograaf bij een wijziging van de AETR het verplichte controleapparaat voor internationaal vervoer in 22 niet-EU-landen die de AETR hebben geratificeerd. De grootschalige verspreiding van de in de EU ontwikkelde tachograaf buiten de grenzen van de EU heeft tot gevolg dat deze niet-EU-landen voortaan worden betrokken bij de technische aanpassingen van het apparaat. Door een uniform gebruik van de tachograaf kunnen EU-wegvervoerders op gelijke voet concurreren met wegvervoerders uit deze niet-EU-landen. Tenslotte is dat in het belang van de hele EU.
- Tot slot moet Richtlijn 2006/126/EG betreffende het rijbewijs worden gewijzigd om de kaarten die professionele bestuurders in digitale tachografen gebruiken vanaf 2018 correct te integreren in hun rijbewijs overeenkomstig de bijgevoegde verordening.

2. UITDAGINGEN

2.1. De veiligheidskenmerken van de tachograaf aanpassen

2.1.1. Huidige situatie

De tachograaf moet geloofwaardige en betrouwbare gegevens kunnen verstrekken zodat de rij- en rusttijden van bestuurders effectief kunnen worden gecontroleerd. De gegevens moeten bijvoorbeeld bruikbaar zijn in rechtszaken. De veiligheid van het tachograafstelsel is

⁵ PB L 204 van 21.7.1998, blz. 37.

⁶ Europese overeenkomst nopens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanningen van motorrijtuigen in het internationale vervoer over de weg.

⁷ Albanië, Andorra, Armenië, Azerbeidzjan, Wit-Rusland, Bosnië en Herzegovina, Kazachstan, Kroatië, Liechtenstein, Moldavië, Monaco, Montenegro, Noorwegen, Oekraïne, Oezbekistan, Rusland, San Marino, Servië, Turkije, Turkmenistan, de voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië, Zwitserland.

bijgevolg van cruciaal belang om fraude en illegale manipulatie te voorkomen. De verplichting voldoende garanties te bieden op het vlak van technische veiligheidsmaatregelen en organisatorische maatregelen voor de gegevensverwerking vloeit ook voort uit het feit dat de verwerkte gegevens persoonsgegevens zijn. De verwerking van persoonsgegevens is onderworpen aan de beginselen van Richtlijn 95/46/EG⁸ betreffende de bescherming van persoonsgegevens en Richtlijn 2002/58/EG⁹, op grond waarvan persoonsgegevens veilig moeten worden verwerkt.

Het veiligheidsniveau moet onophoudelijk aan de ontwikkelingen van de informatietechnologie (IT) worden aangepast om het te kunnen handhaven. Er relatief hoog veiligheidsniveau is nodig zodat ongeoorloofde wijzigingen aan de geregistreerde gegevens onmogelijk worden (integriteit), de oorsprong van de gegevens onmiskenbaar kan worden bepaald en de gegevens altijd beschikbaar zijn wanneer ze vereist zijn/worden opgevraagd. De huidige wetgeving inzake tachografen bepaalt een zeker veiligheidsniveau en legt enkele beveiligingsmechanismen op die aan dat veiligheidsniveau (zogenaamd "ITSEC niveau E3 Hoog") zouden moeten voldoen.¹⁰ Door het grote ontwikkelingsvermogen van computers en de vooruitgang op het gebied van cryptografie en het kraken van codes wordt dit veiligheidsniveau echter niet langer gegarandeerd door de beveiligingsmechanismen waarin de huidige specificaties¹¹ voorzien. Indien de beveiligingsmechanismen niet worden aangepast, zal de kans dat het systeem wordt gekraakt elk jaar toenemen. Mechanismen die vroeger als geavanceerd werden beschouwd en enkele jaren geleden nog moeilijk aan te vallen waren, kunnen steeds gemakkelijker worden gekraakt naarmate IT verder wordt ontwikkeld en geperfectioneerd.

Wegens de discrepantie tussen het vereiste veiligheidsniveau en de technologie die dat niveau zou moeten garanderen, heeft de Commissie alvast eigen correctieve maatregelen genomen. De laatste wijziging van bijlage IB van Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad¹² bepaalt dat typegoedkeuring nog altijd kan worden verleend in geval de autoriteiten die beoordelen of er aan het veiligheidsniveau van de verordening wordt voldaan, weigeren om een nieuw apparaat te certificeren omdat zij de beveiligingsmechanismen als achterhaald beschouwen.

2.1.2. Geplande wijzigingen

Er moeten maatregelen worden gepland om het veiligheidsniveau te herstellen en te handhaven door een aantal passende nieuwe beveiligingsmechanismen te gebruiken en meer actuele normen en methoden te hanteren. Bijlage IB van Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad en de appendices moeten door middel van gedelegeerde handelingen worden gewijzigd. De Commissie zal eerst een algemene veiligheidsevaluatie uitvoeren om de zwakke punten in het beveiligingssysteem vast te stellen. In een tweede fase zal zij de vereiste

⁸ Richtlijn 95/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 oktober 1995 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens, PB L 281 van 23.11.1995, blz. 31.

⁹ Richtlijn 2002/58/EG van het Europees Parlement en de Raad van 12 juli 2002 betreffende de verwerking van persoonsgegevens en de bescherming van de persoonlijke levenssfeer in de sector elektronische communicatie (richtlijn betreffende privacy en elektronische communicatie).

¹⁰ Zie eis CSP_105 in appendix 10 van bijlage IB van Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad.

¹¹ Zie eis CSM_014 in appendix 11 van bijlage IB van Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad.

¹² Verordening (EU) nr. 1266/2009 van de Commissie van 16 december 2009 betreffende de tiende aanpassing aan de vooruitgang van de techniek van Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende het controleapparaat in het wegvervoer, PB L 339 van 22.12.2009, blz. 3.

prestaties van de beveiligingsmechanismen voor de voertuigunits, bewegingsopnemers en tachograafkaarten bepalen en valideren.

Op die manier zouden nieuw op de markt gebrachte apparaten minstens het eerste veiligheidsniveau (ITSEC niveau E3 Hoog) gedurende een groot aantal jaren moeten kunnen garanderen. Hiervoor zijn er nieuwe encryptiemethoden nodig die op hun beurt wijzigingen in de hardware vergen (langere "sleutellengtes"). De wijzigingen in bijlage IB hebben betrekking op de delen die in bijlage I van deze mededeling worden vermeld.

2.1.3. Migratiestrategie

Tussen de verschillende versies en generaties van voertuigunits, van in deze voertuigunits gebruikte kaarten en tot op zekere hoogte van de apparatuur van de controleurs moet de interoperabiliteit en achterwaartse-voorwaartse compatibiliteit¹³ gegarandeerd zijn. De levenscyclus van voertuigunits en kaarten is echter niet dezelfde. Kaarten kunnen één, twee of vijf jaar worden gebruikt, terwijl voertuigunits 15 tot 20 jaar meegaan. Deze uitdaging vergt een zorgvuldige planning van de migratie-/overgangsstrategie.

Verschillende encryptiemethoden kunnen op verschillende manieren worden gemigreerd. In de context van de digitale tachograaf lijkt een enkelvoudige beveiliging de meest geschikte oplossing. Een enkelvoudige beveiliging houdt in dat bij de invoering van een nieuw controleapparaat de nieuwe tachograaf enkel kaarten met de nieuwe "encryptiesleutels" kan lezen. Dat betekent dat vanaf een bepaalde datum een duidelijk veiligheidsniveau voor nieuwe voertuigunits en tachograafkaarten geldt. Bijgevolg brengt elke migratie tussen twee veiligheidsniveaus een overgangsperiode van vijf jaar met zich mee waarin de twee verschillende veiligheidsniveaus naast elkaar bestaan. De afbeeldingen in bijlage II geven weer hoe dit kan worden toegepast. Hieruit blijkt dat voertuigunits met nieuwe beveiligingsmechanismen pas in het wagenpark moeten worden opgenomen wanneer alle in omloop zijnde tachograafkaarten zowel met de nieuwe als de oude mechanismen interoperabel zijn.

Er dient te worden opgemerkt dat er in de sector een algemene consensus heerst om in het wagenpark onder deze verordening nooit meer dan twee opeenvolgende generaties van beveiligingsmechanismen naast elkaar te laten bestaan. De invoering van nieuwe apparatuur treft immers heel weinig voertuigen, aangezien het merendeel van zware bedrijfsvoertuigen ofwel in andere markten wordt verkocht, ofwel niet langer in gebruik is. Voor het beperkte aantal resterende voertuigen (bv. speciale hijskranen of specifieke voertuigen met een lange levensduur) kunnen specifieke maatregelen worden getroffen, zoals een vrijstelling of vernieuwing van de tachograaf.

Gezien het tijdschema is het vrij realistisch om nu al het voorbereidende werk te doen zodat de nieuwe controleapparaten met een aangepast veiligheidsniveau beschikbaar zijn zodra de nieuwe kaarten voor het eerst na 2017 en de nieuwe voertuigunits tussen 2018 en 2022 (naargelang het vernieuwingsbeleid van de kaart) op de markt komen.

¹³ Interoperabiliteit houdt in dat een nieuw kaarttype zal werken met alle types van voertuigunits die al in gebruik zijn en omgekeerd. Achterwaartse en voorwaartse compatibiliteit heeft te maken met de compatibiliteit tussen verschillende generaties van apparatuur. Bestuurderskaarten moeten zonder problemen met verschillende generaties van tachografen kunnen werken en omgekeerd.

2.2. Opdracht geven aan het CEN om normen voor verzegelingen te ontwikkelen

Op elke willekeurig ongebleek zijn op het trans-Europese netwerk duizenden vrachtwagens onderweg met een gemanipuleerde tachograaf of een ongeldige kaart. Uit de effectbeoordeling bleek onder andere dat het tachograafstelsel nog altijd gevoelig is voor manipulatie en fraude omdat de verzegelingen niet goed aangeven wanneer er met de tachograaf is geknoeid. Volgens rapporten van nationale handhavingsinstanties en onderzoeksinstituten¹⁴ schuilt de zwakte van de tachograaf in zijn onvermogen om manipulatie tegen te gaan.

Verzegelingen zijn bedoeld om visueel te kunnen vaststellen of er met de mechanische interface tussen de verschillende onderdelen van de tachograaf (bewegingsopnemer en versnellingsbak) is geknoeid. Ze worden na installatie door erkende werkplaatsen aangebracht. Volgens de bovengenoemde studie van het JRC¹⁵ geldt er voor verzegelingen in Europa momenteel geen minimaal prestatieniveau en moeten ze aan geen enkele specifieke norm voldoen. Hierdoor zijn ze gemakkelijk na te maken en kennen ze na verloop van tijd een uiteenlopende achteruitgang.

Om dit probleem aan te pakken in overeenstemming met de bepalingen van Richtlijn 98/34/EG en met de regels voor diensten van de informatiemaatschappij, zal de Commissie het CEN de opdracht geven om Europese normen te ontwikkelen voor verzegelingen op tachograafsystemen. Bij de bepaling van de normalisatie-eisen wordt rekening gehouden met de bijzondere omgeving waarin de verzegelingen worden geplaatst (zeer variabele temperaturen, blootstelling aan mechanische schokken) en wordt benadrukt hoe belangrijk het is om te bepalen in welke werkplaatsen verzegelingen kunnen worden aangebracht. Het CEN zorgt ervoor dat representatieve organisaties worden uitgenodigd om aan de normalisatie mee te werken.

De vooropgestelde normalisatie kan naar schatting binnen 2 tot 2,5 jaar in praktijk worden gebracht. Zodra de normalisatie voltooid is, moet het gemakkelijker zijn om beschadigde verzegelingen op te sporen, te achterhalen welke werkplaatsen de verzegelingen hebben aangebracht en misverstanden tussen exploitanten en handhavingsambtenaren te vermijden.

2.3. De besluitvorming tussen AETR-overeenkomstsluitende partijen verbeteren

Gelijktijdig met de ontwikkeling van de voorschriften van sociale aard binnen de Europese Unie werd op het niveau van de VN-ECE gelijkaardige wetgeving ingevoerd via de AETR-overeenkomst. In 2006 zijn de AETR-overeenkomstsluitende partijen overeengekomen om de digitale tachograaf in te voeren. Hierdoor is de digitale tachograaf sinds 10 juni 2010 het verplichte controleapparaat voor alle nieuwe voertuigen. In de meeste AETR-landen werd de digitale tachograaf met succes ingevoerd.

¹⁴ Zie bijvoorbeeld JRC, Report on the attacks to security of the Digital Tachograph and on the risk associated with the introduction of adaptors to be fitted into light vehicles, 2007; JRC, Report on the vulnerability and controllability of the digital tachograph, 2010; 25th report from the Commission on the implementation of the social legislation relating to road transport, SEC(2011)52; Price Waterhouse Cooper, Analysis of the technical and organisational measures employed by Member States in the application of Directive 2006/22/EC, 2009.

¹⁵ JRC, Report on the vulnerability and controllability of the digital tachograph, 2010.

De huidige juridische situatie binnen de AETR-overeenkomst voor de aanpassingen van de digitale tachograaf aan de technische vooruitgang¹⁶ is echter onhoudbaar. De AETR stelt immers dat wijzigingen aan Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad automatisch door alle AETR-overeenkomstsluitende partijen worden overgenomen zonder dat de landen in kwestie formeel worden geraadpleegd voordat de wijzigingen door de Europese Unie worden aangenomen. Het huidige mechanisme vormt een gevaar voor de correcte en geharmoniseerde tenuitvoerlegging van de maatregelen die in de voorgestelde herziening van Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad worden opgenomen, alsook voor het gebruik van de digitale tachograaf door overeenkomstsluitende partijen die niet tot de EU behoren. De Europese Unie heeft er bijgevolg belang bij de besluitvorming over digitale tachografen en de AETR te verbeteren.

In de VN-ECE werd alvast een proces opgestart om de AETR in dit opzicht te herzien. De Commissie beveelt onderstaande stappen aan om de besluitvorming efficiënter te laten verlopen door alle betrokken landen te betrekken en te raadplegen wanneer de technische specificaties van digitale tachografen moeten worden opgesteld en bijgewerkt.

In afwachting van de nodige aanpassingen van de AETR lijkt het als eerste tussenstap aangewezen om de AETR-landen te betrekken en te raadplegen bij Europese beslissingen over veranderingen aan tachografen. Deze inspraak kan een formeel karakter krijgen door de oprichting van een "Deskundigengroep tachograafforum", zoals de Commissie voorstelt in het parallelle voorstel tot herziening van Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad. Op die manier zouden de beslissingen over de technische aanpassingen van bijlage IB transparant zijn en rekening houden met het standpunt van de AETR-overeenkomstsluitende partijen.

In een laatste stap dient de AETR zo te worden aangepast dat de Europese Unie en alle AETR-overeenkomstsluitende partijen kunnen samenwerken aan de technische aanpassing van de digitale tachograaf. De AETR moet het mogelijk maken een speciale procedure te volgen voor technische aanpassingen van tachografen. Een voorbeeld van een dergelijke procedure bestaat bijvoorbeeld reeds in de overeenkomst van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties betreffende het aannemen van eenvormige technische eisen voor wielvoertuigen, uitrustingsstukken en onderdelen die kunnen worden aangebracht en/of gebruikt op wielvoertuigen en de voorwaarden voor wederzijdse erkenning van goedkeuringen verleend op basis van deze eisen ("herziene overeenkomst van 1958")¹⁷. Met een dergelijk mechanisme kunnen regelmatig de vereiste aanpassingen aan de technische vooruitgang worden uitgevoerd. Bovendien moet het zo zijn opgebouwd dat indien nodig snel op bepaalde ontwikkelingen kan worden gereageerd door alle partijen die digitale tachografen gebruiken bij de besluitvorming te betrekken.

Gezien deze ingrijpende wijziging van de AETR en de Europese wetgeving lijkt het nodig om ervoor te zorgen dat de Europese Unie zelf een overeenkomstsluitende partij bij de AETR wordt. De toetreding van de EU zou in de eerste plaats garanderen dat de belangen van de Europese Unie effectief worden vertegenwoordigd in de handelingen van de VN-ECE en dat

¹⁶ Zie artikel 22bis van de AETR-overeenkomst.

¹⁷ Zie ook Besluit 97/836/EG van de Raad van 27 november 1997 inzake de toetreding van de Europese Gemeenschap tot de overeenkomst van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties betreffende het aannemen van eenvormige technische eisen voor wielvoertuigen, uitrustingsstukken en onderdelen die kunnen worden aangebracht en/of gebruikt op wielvoertuigen en de voorwaarden voor wederzijdse erkenning van goedkeuringen verleend op basis van deze eisen ("herziene overeenkomst van 1958"), PB L 346 van 17.12.1997, blz. 78.

de Europese wetgeving gelijktijdig met de AETR wordt ontwikkeld, zoals het geval is met de herziene overeenkomst van 1958. De huidige werkwijze om gezamenlijke standpunten voor de bijeenkomsten van de VN-ECE te bepalen, de ad-hoccoördinatie door de Commissie en de lidstaten, lijkt niet langer geschikt voor beslissingen die in de toekomst binnen de AETR over de technische aanpassing van tachografen moeten worden genomen. Daarenboven zou een toetreding in overeenstemming zijn met vonnissen die bepalen dat "nu het onderwerp van de AETR op het toepassingsgebied van [Verordening (EG) nr. 561/2006] ligt, de bevoegdheid tot het onderhandelen over en sluiten van de betrokken overeenkomst na de inwerkingtreding van deze verordening bij de Gemeenschap berust"¹⁸.

De Commissie zal bij de VN-ECE en de belangrijkste AETR-overeenkomstsluitende partijen die niet tot de EU behoren navragen of ze bereid zijn de AETR zo te wijzigen dat de Europese Unie tot de overeenkomst kan toetreden. Indien deze verkennende gesprekken positief worden afgerond, zal de Commissie aan de Raad vragen om haar de opdracht te geven onderhandelingen op te starten om de bovengenoemde tweede stap te kunnen uitvoeren (artikel 218 VWEU). Zodra de Europese Unie tot de AETR is toegetreden, zal zij de AETR-regels overnemen om haar standpunt binnen de AETR te bepalen, naar analogie met Besluit 97/836/EG van de Raad.

2.4. De bestuurderskaart integreren in het rijbewijs

Het voorstel tot herziening van Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad voorziet erin dat de bestuurderskaart en het rijbewijs tegen 2018 worden geïntegreerd. Deze maatregel vergt slechts een beperkte aanpassing van Richtlijn 2006/126/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 december 2006 betreffende het rijbewijs¹⁹. De Commissie zal zo snel mogelijk een voorstel indienen tot wijziging van de richtlijn betreffende het rijbewijs.

3. INDICATIEF TIJDSSCHEMA VOOR DE INVOERING VAN DE NIEUWE TACHOGRAAF

Het parallelle voorstel tot herziening van Verordening (EEG) nr. 3821/85 voorziet in de vaststelling van de fundamentele eisen en de toevoeging van bepaalde nieuwe eigenschappen. De huidige bijlagen en appendices worden in eerste instantie niet gewijzigd en zijn nog altijd compatibel met de nieuwe voorgestelde verordening.

In het voorstel wordt vermeld dat bijlage IB uiterlijk tegen 31 december 2014 moet zijn gewijzigd zodat de bijlage de technische specificaties bevat die nodig zijn om de functies van het satellietnavigatiesysteem, de communicatie op afstand en een gestandaardiseerde interface met andere intelligente vervoerssystemen (ITS) te kunnen invoeren. De Commissie is van plan om tegelijkertijd de nieuwe IT-beveiligingseisen als bepaald in punt 2.1 in te voeren. Deze data moeten echter worden beschouwd als de uiterlijke data waarop de nieuwe specificaties moeten zijn aangenomen en ingevoerd. Uit ervaring met de eerste invoering van digitale tachografen blijkt dat de sector minstens twee jaar nodig heeft na publicatie van de technische specificaties om het product op de markt te brengen. De nieuwe "slimme" tachograaf kan bijgevolg tegen 1 januari 2017 op de markt worden gebracht. De Commissie erkent dat de voor industriële productie vereiste tijdspanne nauwelijks kan worden ingekort. De Commissie zal bijgevolg alles in het werk stellen om zelf onverwijld de bijlagen en

¹⁸ Arrest van 31 maart 1971 in zaak 22/70, Commissie/Raad, AETR.

¹⁹ PB L 403 van 30.12.2006, blz. 18.

appendices te ontwikkelen zodat het nieuwe controleapparaat zo mogelijk vóór de uiterlijke datum van 2017 op de markt kan worden gebracht²⁰.

Vervolgens begint het technische werk waarbij de nodige wijzigingen in de bijlagen en appendices worden aangebracht met uiteindelijk nieuwe technische definities voor de digitale tachograaf en tot slot ook nieuwe technische units op de weg en in de voertuigen. Bijlage II toont de impact van de toepassing van de maatregelen op bijlage IB.

Overzicht van activiteiten voor de volgende jaren:

Voorstel Commissie herziening verordening	Verordening aangenomen	Voorbereiding nieuwe bijlagen en appendices	Nieuwe bijlagen en appendices aangenomen	Ontwikkeling en productie		Nieuw apparaat op de markt
2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017

4. CONCLUSIE

Het Witboek vervoer riep op tot een herziening van de regels voor tachografen om ze kostenefficiënter te maken en een bijdrage te leveren tot een verdere integratie van de goederenvervoersmarkt. Terwijl het parallelle voorstel tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad een aantal maatregelen introduceert die het tachograafstelsel zullen verbeteren, zijn er andere acties nodig om ervoor te zorgen dat deze maatregelen maximaal effect sorteren of ze aan te vullen. De Commissie verbindt zich ertoe de volgende stappen te zetten om die andere acties uit te voeren:

1. In 2014 bijlage IB aan de technische vooruitgang aanpassen door middel van een gedelegeerde handeling om het veiligheidsniveau van de digitale tachograaf te vrijwaren. Belanghebbenden worden uitgenodigd om actief aan dit proces mee te werken en om de vooropgestelde data voor de productie en feitelijke ingebruikneming van het nieuwe controleapparaat in hun toekomstplannen op te nemen.
2. In 2011 aan het CEN vragen om normen voor verzegelingen op te stellen. Deze normen moeten tegen 2014 beschikbaar zijn.
3. Op internationaal niveau haar inspanningen voortzetten om de Europese sociale voorschriften voor het wegvervoer en het gebruik van technologisch evoluerende digitale tachografen in alle buurlanden te bevorderen. Daartoe zal zij tegen eind 2011 aan de Raad voorstellen om de Europese Unie als volwaardig lid te laten toetreden tot de AETR, op voorwaarde dat de lopende verkennende gesprekken met de AETR-overeenkomstsluitende partijen die niet tot de EU behoren, positief verlopen.
4. Voorstellen om Richtlijn 2006/126/EG betreffende het rijbewijs te wijzigen zodat de bestuurders- en tachograafkaarten tegen eind 2011 kunnen worden georganiseerd.

²⁰ Voor de samenvoeging van de bestuurderskaart met het rijbewijs worden in artikel 35 van het voorstel tot verordening twee afzonderlijke datums, 19.1.2013 en 19.1.2018, vermeld. Deze datums komen overeen met de administratieve geldigheidsduur voor een rijbewijs van 5 jaar, die voortaan ook voor bestuurderskaarten geldt.

Bijlage I

Overzicht van verwachte wijzigingen/aanmaak van nieuwe appendices

	Nieuwe beveiligingsmechanisme n	Integratie van GNSS	Gestandaardiseerde technische interface voor ITS	Communicatie op afstand voor controledoeleinden
Bijlage 1B	Bijlage 1B moet worden herzien in het licht van de nieuwe verordening			
Appendix 1 – Verklarende woordenlijst van de gegevens	Te wijzigen	Te wijzigen		Te wijzigen
Appendix 2 – Specificatie van tachograafkaarten	Te wijzigen	Te wijzigen		Te wijzigen
Appendix 3 – Pictogrammen				
Appendix 4 – Afdrukken		Te wijzigen		Te wijzigen
Appendix 5 – Leesvenster				
Appendix 6 – Externe interfaces				
Appendix 7 – Protocollen voor gegevensoverdracht	Te wijzigen	Te wijzigen		Te wijzigen
Appendix 8 – Kalibratieprotocollen				
Appendix 9 – Typegoedkeuring – Lijst van minimaal vereiste beproevingen		Te wijzigen	Te wijzigen	Te wijzigen
Appendix 10 – Algemene beveiligingsdoelstellingen	Te wijzigen			
Appendix 11 – Algemene beveiligingsmechanismen	Te wijzigen			
Nieuw: Appendix 12 – ITS			<i>Nog opstellen</i>	
Nieuw: Appendix 13 – Communicatie op afstand voor controledoeleinden				<i>Nog opstellen</i>

Bijlage II

Migratieconcept (Enkelvoudige beveiligingsoplossing – natuurlijke verlenging van kaarten)

