

G

CEMT-VERVOER

- CEMT-VERGUNNINGEN

- A ALGEMEEN**
- B CERTIFICATEN**
- C SPECIFICATIES 'GROENE' VRACHTAUTO'S**
- D SPECIFICATIES 'SUPER-GROENE' VRACHTAUTO'S**
- E SPECIFICATIES 'EURO3-SAFE' VRACHTAUTO'S**
- F SPECIFICATIES 'EURO4-SAFE' VRACHTAUTO'S**
- G SPECIFICATIES AANHANGWAGENS/OPLEGGERS**
- H NACHWEISES DER TECHNISCHEN ÜBERWACHUNG**
- I GELIBERALISEERD VERVOER**
- J SPECIALE VERGUNNINGBEPALINGEN**
- K CEMT-VERGUNNING VOOR INTERNATIONALE VERHUIZINGEN**

A. ALGEMEEN

Vanaf de oprichting in 1953, heeft de Conferentie van Europese Ministers van Transport (CEMT) gestreefd naar vereenvoudiging van het internationale transport en de integratie van de betrokken markten in Europa.

Op 1 januari 2006 zijn de volgende 43 landen aangesloten bij de CEMT:

Albanië, Armenië, Azerbeidjan, België, Bosnië-Herzegovina, Bulgarije, Denemarken, Duitsland, Estland, Finland, Frankrijk, FYR Macedonië, Georgië, Griekenland, Hongarije, Ierland, IJsland (doet niet mee aan het systeem van CEMT vergunningen), Italië, Kroatië, Letland, Liechtenstein, Litouwen, Luxemburg, Malta, Moldavië, Nederland, Noorwegen, Oekraïne, Oostenrijk, Polen, Portugal, Roemenië, Russische Federatie, Servië & Montenegro, Slovenië, Slowakije, Spanje, Tsjechië, Turkije, Verenigd Koninkrijk, Wit-Rusland, Zweden en Zwitserland.

Het multilaterale contingent transportvergunningen kwam op 1 januari 1974 tot stand.

CEMT-vergunningen zijn multilaterale vergunningen voor internationaal vervoer van goederen over de weg tegen vergoeding door transportbedrijven gevestigd in een CEMT Lid-Staat. Deze vergunningen, die gecontingenteerd zijn, staan vervoer toe dat wordt verricht tussen CEMT Lidstaten en in transitio over het grondgebied van een of meer CEMT Lidstaten door voertuigen die in een Lid-Staat geregistreerd zijn. Deze vergunningen zijn niet geldig voor vervoer tussen een Lid-Staat en een niet bij de CEMT aangesloten land.

Door de invoering in de jaren negentig van normen met betrekking tot geluids- en uitlaatemissies voor de 'groene' vrachtauto en nog strengere normen voor deze emissies alsmede ten aanzien van veiligheidseisen voor de 'supergroene' vrachtauto, 'Euro3-safe' vrachtauto en de 'Euro4-safe' vrachtauto bevordert het multilaterale contingent het gebruik van milieuvriendelijke en veilige voertuigen en draagt het op die manier bij aan duurzame mobiliteit. Door het multilaterale karakter van de CEMT-vergunningen wordt tevens het aantal lege transporten beperkt.

Op 1 juli 1992 werd het zgn. groene-vrachtauto-systeem geïntroduceerd. Dit houdt in dat een conventionele CEMT-vergunning kan worden omgewisseld in twee vergunningen, die dan echter uitsluitend door 'groene' vrachtauto's mogen worden gebruikt (voor de technische specificatie 'groene' vrachtauto, zie onder C). Per 1 januari 1994 konden CEMT-landen maximaal 50% van hun conventionele vergunningen omwisselen in zgn. groene CEMT-vergunningen.

De CEMT-landen Griekenland, Italië en Portugal, die op dat moment niet deelnamen aan het groene-vrachtauto-systeem, beperkten het aantal CEMT-vergunningen dat bij vervoer op hun land mocht worden gebruikt.

Ten aanzien van Oostenrijk, dat tevens het aantal CEMT-vergunningen had beperkt, gold bovendien de bepaling, dat in de relatie tot dat land onder dekking van een CEMT-vergunning uitsluitend 'super-groene' vrachtauto's mochten worden gebruikt.

Portugal heeft de beperking opgeheven.

Met de introductie van supergroene CEMT-vergunningen werd met ingang van 1997 het verdelingsstelsel onder de Lidstaten door de CEMT compleet veranderd. Elk land kreeg een zgn. basiscontingent, zijnde het contingent zoals dat tot en met 1993 gold. Voor Nederland is dat 234.

Hierbij werd de mogelijkheid gegeven om vergunningen van het basiscontingent om te wisselen in 'groene' vergunningen in de verhouding 1:2 en in 'supergroene' vergunningen in de verhouding 1:4 (voor de specificaties 'super-groene' vrachtauto, zie onder D).

Op 1 januari 2002 werden de 'Euro3-safe' CEMT-vergunningen ingevoerd. Het in 1993 geïntroduceerde basiscontingent bleef ongewijzigd. De omwisseling van vergunningen van het basiscontingent in 'Euro3-safe' vergunningen geschiedt in de verhouding 1:6 (voor de specificaties 'Euro3-safe' vrachtauto, zie onder E).

Door de uitbreiding van de Europese Unie (EU) op 1 mei 2004 is de behoefte aan CEMT-vergunningen bij de CEMT-landen die tot de EU behoren gedaald, terwijl de behoefte aan deze vergunningen bij andere landen nog steeds groot is.

Omdat er binnen de CEMT veel tegenstand is om het totale basiscontingent te verhogen, is besloten tot een herstructurering van het contingent om de landen die behoefte hebben aan meer CEMT-vergunningen enigszins tegemoet te komen.

Voor Nederland heeft dit tot gevolg, dat het basiscontingent per 1 januari 2005 is verlaagd van 234 naar 199 vergunningen.

De in 2004 begonnen discussie binnen de CEMT over de herstructurering van het contingent heeft in 2005 een vervolg gekregen.

Voor Nederland heeft dit tot gevolg, dat het basiscontingent per 1 januari 2006 verder is verlaagd tot 187 vergunningen.

Dit aantal geldt voorlopig alleen voor 2006. In 2006 zal een evaluatie plaatsvinden die moet leiden tot een definitieve vaststelling van het basiscontingent voor de komende jaren.

Omdat het Nederlandse vrachtwagenpark de afgelopen jaren steeds 'schoner' is geworden, zijn voor 2006 geen 'groene' vergunningen meer gevraagd en heeft een verschuiving plaatsgevonden in het aantal vergunningen dat wordt omgewisseld in 'super-groene', 'EURO3-safe' en 'EURO4-safe'.

De omwisseling van vergunningen van het basiscontingent in 'Euro4-safe' vergunningen geschiedt in de verhouding 1:6 (voor de specificaties 'Euro4-safe' vrachtauto, zie onder F).

Indien het gehele basiscontingent wordt omgezet in 'groene' en/of 'supergroene' en/of 'Euro3-safe' en/of 'Euro4-safe' vergunningen wordt een bonus toegekend. De bonus bedraagt 10% bij omzetting in 'groene' vergunningen, 20% bij omzetting in 'supergroene' vergunningen, 40% bij omzetting in 'Euro3-safe' vergunningen en 50% bij omzetting in 'Euro4-safe' vergunningen.

Omdat het Nederlandse vrachtwagenpark de afgelopen jaren steeds 'schoner' is geworden, zijn voor 2006 geen 'groene' vergunningen meer gevraagd en heeft een verschuiving plaatsgevonden in het aantal vergunningen dat wordt omgewisseld in 'super-groene', 'EURO3-safe' en 'EURO4-safe'.

Voor 2006 staan de volgende aantallen te beschikking:

'groen'	geen.	
'super-groen'	$70 \times 4 = 280 + \text{bonus van } 56 (20\%) =$	336
'EURO3-Safe'	$87 \times 6 = 522 + \text{bonus van } 209 (40\%) =$	731
'EURO4-safe'	$30 \times 6 = 180 + \text{bonus van } 90 (50\%) =$	270
TOTAAL	187	1.337

Aangezien de CEMT-vergunningen voor Oostenrijk en Italië worden uitgegeven voor 'EURO3-safe' vrachtauto's, kunnen de volgende aantallen vergunningen voor deze landen worden uitgegeven:

Oostenrijk:	96	vergunningen;
Italië:	552	vergunningen;
Griekenland:	234	vergunningen.

De vraag naar korte-duur-vergunningen is al jaren zeer gering. In 2005 is geen vraag geweest naar korte-duur-vergunningen.

Om eventueel 'probleemgevallen' toch te kunnen bedienen is 1 'EURO3-safe' vergunning omgewisseld in korte-duur-vergunningen. Deze vergunningen kunnen ook medegeldig zijn voor Italië.

Overigens mogen 'super-groene' vergunningen ook worden gebruikt door 'Euro3-safe' vrachtauto's en 'Euro4-safe' vrachtauto's en mogen 'Euro3-safe' vergunningen ook worden gebruikt door 'Euro4-safe' vrachtauto's. 'Euro4-safe' vergunningen mogen uitsluitend worden gebruikt door 'Euro4-safe' vrachtauto's.

De NIWO is belast met de uitgifte van de CEMT-vergunningen.

Alleen aan houders van een Eurovergunning kan een CEMT-vergunning worden toegekend. De CEMT-vergunning is geldig voor een kalenderjaar, staat op naam van de ondernemer, is niet kenteken gebonden en is niet overdraagbaar.

Een toegekende CEMT-vergunning kan in de loop van het jaar door de NIWO worden ingetrokken, indien blijkt dat de betreffende vergunning onvoldoende wordt gebruikt of uitsluitend wordt gebruikt voor bilateraal vervoer.

Bij elke CEMT-vergunning behoort een boek met vervoerverslagen.

Sinds 1 januari 2006 gelden ingevolge een besluit van de ministers van de bij de CEMT aangesloten landen bij het gebruik van de CEMT-vergunningen en de verantwoording van het onderdekking van de CEMT-vergunning verrichte vervoer de volgende regels:

- Elk blad van het verslagenboek wordt uitgevoerd met een (wit) origineel en een (groene) doorslag;

- Het verslagenboek voorzien van de witte originele bladen moet de gehele periode waarin de vergunning geldig is, compleet op de vrachtauto aanwezig zijn;
- De groene doorslag dient binnen 20 dagen na afloop van de kalendermaand waarop het hierop vermelde vervoer betrekking heeft in het bezit te zijn van de NIWO;
- Met een CEMT-vergunning mogen maximaal 3 beladen transporten worden gedaan tussen CEMT-landen anders dan het land waarin het voertuig is geregistreerd. Na die 3 ritten moet de CEMT-vergunning en de vrachtauto weer terugkeren in het land van registratie.

Controle hierop zal plaatsvinden middels het verslagenboek.

- Vergunningen moeten o.a. worden ingetrokken:
 - indien de vergunning inefficiënt wordt gebruikt;
 - bij ernstige of herhaalde overtredingen van de CEMT-voorschriften.
- Bij herhaalde overtredingen van de CEMT-voorschriften of bij veranderingen van CEMT-documenten moet de vervoerder minstens twee jaar een CEMT-vergunning worden ontzegd.

De wettelijke regeling inzake het vervoer onder dekking van een CEMT-vergunning is neergelegd in de artikelen 75 t/m 81 van het Besluit goederenvervoer over de weg.

Het vervoer dat onder dekking van een CEMT-vergunning is verricht, hoeft niet in de extra communautaire vervoerenquête te worden verantwoord. Dit moet echter wél in de jaarlijkse vervoerenquête worden verantwoord

B. CERTIFICATEN.

Als bewijs dat wordt voldaan aan de eisen die worden gesteld aan 'groene' vrachtauto's, 'supergroene' vrachtauto's en de hieraan gekoppelde aanhangwagen of oplegger, 'Euro3-safe' vrachtauto's en de hieraan gekoppelde aanhangwagen of oplegger en 'Euro4-safe' vrachtauto's en de hieraan gekoppelde aanhangwagen of oplegger dient op de vrachtauto een certificaat aanwezig te zijn. Dit certificaat moet zijn ingevuld door de fabrikant of importeur in het land van registratie. Hiermee wordt - door beantwoording van een aantal technische vragen - bevestigd, dat het voertuig voldoet aan deze normen.

Daarnaast dienen 'supergroene' vrachtauto's, 'Euro3-safe' en 'Euro4-safe' vrachtauto's en de daarachter gekoppelde aanhangwagen of oplegger te zijn voorzien van een geldig en door de RDW gelegaliseerde Nachweis der Technischen Überwachung. Dit certificaat dient jaarlijks te worden vernieuwd.

Blanco certificaten kunnen bij de NIWO worden aangevraagd.

C. SPECIFICATIES 'GROENE' VRACHTAUTO

De technische specificaties van groene vrachtauto's moeten overeenkomen met de volgende normen:

Geluid (zoals vastgesteld in Richtlijn 70/157 EEG, gewijzigd met Richtlijn 92/97 EEG of ECE Reglement 51/02)

78 dB (A) voor voertuigen met motorvermogen tot 150 kW

80 dB (A) voor voertuigen met motorvermogen hoger dan 150 kW.

Emissie (zoals vastgesteld in Richtlijn 88/77/EEG, gewijzigd met Richtlijn 91/542/EEG of in ECE Reglement 49/02, goedkeuring A ('Euro 1'))

CO 4,9g/kWh

HC 1,23g/kWh

NOx 9,0g/kWh

Part. 0,4g/kWh¹

¹ voor motoren van minder dan 85 kW, is een coëfficiënt van 1,7 toegestaan.

Als bewijs, dat een groene vrachtauto aan deze eisen voldoet, dient op de vrachtauto het ingevulde certificaat (G/NL No....) aanwezig te zijn.

Dit certificaat moet zijn ingevuld door de fabrikant of importeur van de betreffende vrachtauto in het land van registratie, waarmee deze – door beantwoording van een aantal technische vragen – bevestigt, dat het voertuig in kwestie voldoet aan de 'groene' normen.

Dit certificaat wordt éénmaal afgegeven en hoeft niet te worden vernieuwd, tenzij de emissiegegevens – door bijvoorbeeld motorruil – gewijzigd zouden zijn.

D. SPECIFICATIES 'SUPERGROENE' VRACHTAUTO.

De technische en veiligheidsspecificaties van 'supergroene' vrachtauto's moeten overeenkomen met de volgende normen:

1. Technische specificaties.

Geluid (zoals vastgesteld in Richtlijn 70/157/EEG, gewijzigd met Richtlijn 1999/101/EC of in ECE Reglement 51/02)

78 dB (A) voor voertuigen met motorvermogen tot 150 kW

80 dB (A) voor voertuigen met motorvermogen hoger dan 150 kW.

Emissie (zoals vastgesteld in Richtlijn 88/77/EEG, gewijzigd met Richtlijn 91/542/EEG of in ECE Reglement 49/02, goedkeuring B ('EURO 2'))

CO 4,0g/kWh

HC 1,1g/kWh

NOx 7,0g/kWh

Part. 0,15g/kWh

2. Minimum veiligheidseisen

1. Voertuigen en hun aanhangers dienen op alle banden een minimum profiel te hebben van 2 mm.
2. Voertuigen (trekkers uitgezonderd) en hun aanhangers dienen aan de achterzijde voorzien te zijn van een onderrij-beveiliging, (overeenkomstig ECE Reglement 58/01 of Richtlijn 70/221/EEG, laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2000/8/EG).
3. Voertuigen (trekkers uitgezonderd) en hun aanhangers dienen aan de zijkant onderrij-beveiligingen te hebben, overeenkomstig EEG Reglement No. 73/00 of Richtlijn 89/297/EEG.
4. Voertuigen dienen uitgerust te zijn met een gevarensignaal, overeenkomstig ECE Reglement 6/01 of Richtlijn 76/759/EEG, gewijzigd met Richtlijn 1999/15/EG en een rode gevarendriehoek, overeenkomstig ECE Reglement 27/03.
5. Voertuigen dienen gebruik te maken van een tachograaf, overeenkomstig ECE/UN 'AETR Reglement' of EEG Verordening No.3821/85, laatstelijk gewijzigd met EG Verordening No. 1056/97 of No. 2135/98.
6. Voertuigen dienen uitgerust te zijn met een snelheidsbegrenzer, overeenkomstig ECE Reglement 89 of overeenkomstig Richtlijn 92/24/EEG.
7. Zware en lange voertuigen dienen uitgerust te zijn met fluorescerende platen die de achterzijde markeren, overeenkomstig ECE Reglement No. 70/01
8. Voertuigen dienen uitgerust te zijn met een anti-blokkeersysteem (overeenkomstig ECE Reglement 13/09 of Richtlijn 71/320/EEG, laatstelijk gewijzigd met Richtlijn 98/12/EG).
9. Voertuigen dienen uitgerust te zijn met een stuurinrichting, overeenkomstig ECE Reglement 79/01 of Richtlijn 70/311/EEG, laatstelijk gewijzigd met Richtlijn 92/62/EEG of Richtlijn 1999/7/EG.
10. Voertuigen dienen te voldoen aan de eisen van een technische keuring zoals vastgelegd in EG Richtlijn 96/96/EG. Ingevolge Richtlijn 1999/52/EG moet de technische keuring elk jaar plaatsvinden, zodat het keuringscertificaat niet ouder mag zijn dan 12 maanden.

Op de vrachtauto moeten volledig ingevulde keuringscertificaten aanwezig zijn.

De certificaten met betrekking tot de technische specificaties (SG/NL/A No....) en veiligheidseisen (SG/NL/B No....) moeten worden ingevuld door de fabrikant of importeur van de betreffende vrachtauto in het land van registratie, waarmee deze – door beantwoording van een aantal technische vragen – bevestigt, dat het voertuig in kwestie voldoet aan de 'supergroene' normen.

Deze certificaten worden éénmaal afgegeven en behoeven niet te worden vernieuwd, tenzij de emissiegegevens – door bijvoorbeeld motorruil – gewijzigd zou zijn.

E. SPECIFICATIES 'EURO3-SAFE' VRACHTAUTO

De technische en veiligheidsspecificaties van Euro3-safe vrachtauto's moeten overeenkomen met de volgende normen:

1. Technische specificaties.

Geluid (zoals vastgesteld in Richtlijn 70/157 EEG, gewijzigd met Richtlijn 1999/101/EG of in Reglement 51/02)

78 dB (A) voor voertuigen met motorvermogen tot 150 kW

80 dB (A) voor voertuigen met motorvermogen hoger dan 150 kW.

Emissie

A. (zoals vastgesteld in ECE Reglement 49/03, goedkeuring A of in Richtlijn 88/77/EEG, gewijzigd met Richtlijn 1999/96/EG, en overeenkomstig de ESC en ELR test cyclus.

CO	2,1	g/kWh
HC	0,66	g/kWh
NOx	5,0	g/kWh
Part.	0,10 (0,13) ¹	g/kWh

Correctie waarde

van de absorptie

coëfficiënt 0,8 m⁻¹

B. (zoals vastgesteld in ECE Reglement 49/03, goedkeuring A of in Richtlijn 88/77/EEG, gewijzigd met Richtlijn 1999/96/EG, en overeenkomstig de ETC test cyclus.

CO	5,45	g/kWh
NM.HC	0,78	g/kWh
CH	1,6	g/kWh
NOx	5,0	g/kWh
Part.	0,16 (0,21) ¹	g/kWh

¹ voor motoren waarvan elke cilinder kleiner is dan 0,75 dm³ en een nominaal regime van 3000 min⁻¹

B. Minimum veiligheidseisen.

1. Voertuigen en hun aanhangers dienen op alle banden een minimum profiel te hebben van 2 mm.
2. Voertuigen (trekkers uitgezonderd) en hun aanhangers dienen aan de achterzijde voorzien te zijn van een onderrij-beveiliging, overeenkomstig ECE Reglement 58/01 of Richtlijn 70/221/EEG, laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2000/8/EG.

3. Voertuigen (trekkers uitgezonderd) en hun aanhangers dienen aan de zijkant onderrijbeveiligingen te hebben, overeenkomstig EEG Reglement 73/00 of Richtlijn 89/297/EEG.
4. Voertuigen dienen te zijn voorzien van een achteruitkijkspiegel overeenkomstig ECE/UN Richtlijn R.46/01 of Richtlijn 71/127/EEG, gewijzigd met Richtlijn 88/321/EEG.
5. Voertuigen dienen te zijn uitgerust met verlichting en een lichtsignaal installatie, overeenkomstig ECE Richtlijn R.48/01 of Richtlijn 76/756/EEG, gewijzigd met Richtlijn 97/28/EG.
6. Voertuigen dienen gebruik te maken van een tachograaf, overeenkomstig ECE 'AETR Reglement' of EEG Verordening 3821/85, laatstelijk gewijzigd met EG Verordening No. 1056/97 of No. 2135/98.
7. Voertuigen dienen uitgerust te zijn met een snelheidsbegrenzer, overeenkomstig ECE Reglement R.89 of overeenkomstig Richtlijn 92/24/EEG.
8. Zware en lange voertuigen dienen uitgerust te zijn met fluorescerende platen die de achterzijde markeren, overeenkomstig ECE Reglement R.70/01.
9. Voertuigen dienen uitgerust te zijn met een antiblokkeersysteem (overeenkomstig ECE Reglement R.13/09 of Richtlijn 71/320/EEG, laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 98/12/EG).
10. Voertuigen dienen uitgerust te zijn met een stuurinrichting, overeenkomstig ECE Reglement R.79/01 of Richtlijn 70/311/EEG, laatstelijk gewijzigd met Richtlijn 1999/7/EG.
11. Voertuigen dienen te voldoen aan de eisen van een technische keuring zoals vastgelegd in EG Richtlijn 96/96/EG, gewijzigd met Richtlijn 1999/52/EG. Om te voldoen aan deze Richtlijnen moet de technische keuring elk jaar plaatsvinden, zodat het keuringscertificaat niet ouder mag zijn dan 12 maanden.

Op de vrachtauto moeten volledig ingevulde keuringscertificaten aanwezig zijn.

De certificaten met betrekking tot de technische specificaties (E3/NL/A No....) en veiligheidseisen (E3/NL/B No....) moeten worden ingevuld door de fabrikant of importeur van de betreffende vrachtauto in het land van registratie, waarmee deze – door beantwoording van een aantal technische vragen – bevestigt, dat het voertuig in kwestie voldoet aan de 'Euro3-safe' normen.

Deze certificaten worden éénmaal afgegeven en behoeven niet te worden vernieuwd, tenzij de emissiegegevens – door bijvoorbeeld motorruil – gewijzigd zouden zijn.

F. SPECIFICATIES 'EURO4-SAFE' VRACHTAUTO

De technische en veiligheidsspecificaties van Euro4-safe vrachtauto's moeten overeenkomen met de volgende normen:

A. Technische specificaties.

Geluid (zoals vastgesteld in Richtlijn 70/157 EEG, gewijzigd met Richtlijn 199/101/EG of in UNECE Regeling 51/02)

77 dB(A) voor voertuigen met motorvermogen tot 75kW

78 dB(A) voor voertuigen met motorvermogen van 76kW tot en met 150 kW

80 dB(A) voor voertuigen met motorvermogen hoger dan 150 kW.

Emissie

A. (zoals vastgesteld in UNECE Regeling 49, goedkeuring A of in Richtlijn 88/77/EEG, gewijzigd met Richtlijn 2001/27/EG, en overeenkomstig de ESC en ELR test cyclus.

CO	1,5	g/kWh
HC	0,46	g/kWh
NOx	3,5	g/kWh
Part.	0,02	g/kWh
Correctie waarde van de absorptie coëfficiënt	0,5	m ⁻¹

B. (zoals vastgesteld in UNECE Regeling No. 49, goedkeuring A of in Richtlijn 88/77/EEG, gewijzigd met Richtlijn 2001/27/EG, en overeenkomstig de ETC test cyclus.

CO	4,0	g/kWh
NM.HC	0,55	g/kWh
CH4	1,1	g/kWh
NOx	3,5	g/kWh
Part.	0,03	g/kWh

Minimum veiligheidseisen.

1. Voertuigen en hun opleggers/aanhangsers dienen op alle banden een minimum profiel te hebben van 2 mm. overeenkomstig UNECE Regeling no. 54 of Richtlijn 92/23/EG, en indien voorzien van een nieuw loopvlak, overeenkomstig UNECE Regeling No. 109.
2. Voertuigen (trekkers uitgezonderd) en hun aanhangsers dienen aan de achterzijde voorzien te zijn van een onderrij-beveiliging, (overeenkomstig UNECE Regeling 58 of Richtlijn 70/221/EEG, laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2000/8/EG.

3. Voertuigen (trekkers uitgezonderd) en hun aanhangers dienen aan de zijkant onderrij-beveiligingen te hebben, overeenkomstig UNECE Regeling 73 of Richtlijn 89/297/EEG.
4. Voertuigen dienen te zijn voorzien van een achteruitkijkspiegel overeenkomstig UNECE Regeling R.46 of Richtlijn 71/127/EEG, gewijzigd met Richtlijn 2003/97/EEG.
5. Voertuigen dienen te zijn uitgerust met verlichting en een lichtsignaal installatie, overeenkomstig UNECE Richtlijn R.48 of Richtlijn 76/756/EEG, gewijzigd met Richtlijn 97/28/EG.
6. Voertuigen dienen gebruik te maken van een tachograaf, overeenkomstig UNECE "AETR Verdrag" of EEG Regeling 3821/85, laatstelijk gewijzigd met EG Regeling No. 1056/97 of No. 2135/98 en met Regeling no. 1360/2002 en No. 432/2004.
7. Voertuigen dienen uitgerust te zijn met een snelheidsbegrenzer, overeenkomstig UNECE Regeling R.89 of overeenkomstig Richtlijn 92/24/EEG, gewijzigd met Richtlijn 2004/11/EC.
8. Zware en lange voertuigen dienen uitgerust te zijn met fluorescerende platen die de achterzijde markeren, overeenkomstig UNECE Regeling R.70.
- 10 Voertuigen dienen uitgerust te zijn met een antiblokkeersysteem (overeenkomstig UNECE Regeling R.13 of Richtlijn 71/320/EEG, laatstelijk gewijzigd met Richtlijn 98/12/EG).
11. Voertuigen dienen uitgerust te zijn met een stuurinrichting, overeenkomstig UNECE Regeling R.79 of Richtlijn 70/311/EEG, laatstelijk gewijzigd met Richtlijn 1999/7/EG.
12. Voertuigen dienen te voldoen aan de eisen van een technische keuring zoals vastgelegd in EG Richtlijn 96/96/EG, laatstelijk gewijzigd met Richtlijn 2003/27/EG van de Commissie, of neergelegd in UNECE Verdrag van 13 november 1997 en gewijzigd, overeenkomstig de Overname van Uniforme technische voorschriften voor voertuigen op wielen en de voorwaarden voor wederzijdse erkenning van deze controle zoals gecompleteerd op 13 november 2001, of die zijn neergelegd in de Geconsolideerde UNECE Resolutie R.E.1 (TRANS/SC.1/294/Rev.5) als gewijzigd in 2001 (TRANS/WP.12001/25). Om te voldoen aan deze Richtlijnen moet de technische keuring elk jaar plaatsvinden Het keuringscertificaat "**Nachweises der Technischen Überwachung**" mag niet ouder zijn dan 12 maanden.

Tevens moeten op de vrachtauto de volledig ingevulde keuringscertificaten met betrekking tot de **technische specificaties** en **veiligheidseisen** aanwezig zijn.

G. SPECIFICATIES OPLEGGERS EN AANHANGWAGENS ACHTER 'SUPERGROENE', 'EURO3-SAFE' OF 'EURO4-SAFE' TREKKERS/VRACHTAUTO'S.

De veiligheidsspecificaties van opleggers en aanhangwagens gekoppeld aan 'supergroene', 'Euro3-safe' of 'Euro4-safe' vrachtauto's dienen te voldoen aan de volgende normen:

1. Aan de achterzijde voorzien van een onderrij-beveiliging, (overeenkomstig ECE Reglement 58/01 of Richtlijn 70/221/EEG, laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2000/8/EG).
2. Aan de zijkant onderrij-beveiligingen te hebben, overeenkomstig EEG Reglement No. 73/00 of Richtlijn 89/297/EEG.
3. Uitgerust zijn met een gevarensignaal, overeenkomstig ECE/UN Reglement 6/01 of Richtlijn 76/759/EEG, gewijzigd met Richtlijn 1999/15/EG.
4. Uitgerust zijn met fluorescerende platen die de achterzijde markeren, overeenkomstig ECE Reglement No. 70/01
5. Uitgerust zijn met een anti-blokkeersysteem (overeenkomstig ECE Reglement 13/09 of Richtlijn 71/320/EEG, laatstelijk gewijzigd met Richtlijn 98/12/EG).

De certificaat met betrekking tot de veiligheidseisen voor aanhangwagens en opleggers (A/O/NL No....) moet worden ingevuld door de fabrikant of importeur van de betreffende oplegger of aanhangwagen in het land van registratie, waarmee deze – door beantwoording van een aantal vragen – bevestigt, dat het voertuig in kwestie voldoet aan de normen om te worden getrokken door 'supergroene' vrachtauto's of 'EURO3-safe' vrachtauto's:

Dit certificaat wordt éénmaal afgegeven en behoeft niet te worden vernieuwd.

H NACHWEIS DER TECHNISCHEN ÜBERWACHUNG.

Als bewijs, dat de betreffende trekker/vrachtauto en/of oplegger/aanhangwagen nog steeds aan de eisen 'supergroen' of 'EURO3-safe' voldoet dient tevens op de vrachtauto en bij de oplegger of aanhangwagen het certificaat 'NACHWEIS DER TECHNISCHEN ÜBERWACHUNG' (NL) aanwezig te zijn:

Dit certificaat moet door u **of** door de fabrikant **of** importeur worden ingevuld en vervolgens door de RDW worden gelegaliseerd.

De RDW legaliseert het ingevulde certificaat op basis van een eigen verklaring van de vervoerder.

De certificaten moeten door u of door de fabrikant of importeur worden ingevuld en vervolgens door de RDW worden gelegaliseerd.

Voorheen kon de legalisatie door de RDW alleen plaatsvinden op het hoofdkantoor van de RDW in Zoetermeer. Vanaf 1 september 2005 kunnen de CEMT-certificaten ook gelegaliseerd worden bij de keuringsstations van de RDW (zie voor een overzicht van de keuringsstations www.rdw.nl).

Vanaf 1 september 2005 heeft u dus de keuze uit de volgende twee procedures:

1. Legalisatie door hoofdkantoor RDW in Zoetermeer

Nadat het voertuig APK gekeurd is stuurt u de volgende stukken naar RDW, Afdeling A&R, Postbus 777 te 2700 AT Zoetermeer:

- Het ingevulde certificaat “Nachweises der technischen Überwachung” (alleen het kader met voertuiggegevens door u in te vullen, de rest wordt ingevuld door RDW);
- Een ingevulde en ondertekende eigen verklaring;
- Een kopie van de betalingsopdracht.

Door de RDW wordt voor de legalisatie een bedrag van € 15,- per certificaat in rekening gebracht. Dit bedrag moet worden overgemaakt op giro no. 507505 t.n.v. RDW te Zoetermeer onder vermelding van “CEMT”.

Na ongeveer een week ontvangt u het gelegaliseerde certificaat van de RDW retour.

2. Legalisatie door keuringsstation van RDW

Nadat het voertuig APK gekeurd is levert u de volgende stukken in bij het RDW keuringsstation:

- Het ingevulde certificaat “Nachweises der technischen Überwachung”(alleen het kader met voertuiggegevens door u in te vullen, de rest wordt ingevuld door RDW);
- Een ingevulde en ondertekende eigen verklaring.

Het certificaat wordt ter plaatse gecontroleerd en afgestempeld (gelegaliseerd) en aan u meegegeven.

Door de RDW wordt voor de legalisatie op het keuringsstation een bedrag van € 15,- per certificaat in rekening gebracht. Dit bedrag dient u ter plaatse te voldoen.

Met nadruk vragen wij nog uw aandacht voor de volgende punten:

- Voor elke motorwagen en elke oplegger of aanhangwagen dient u een apart certificaat met eigen verklaring op te sturen; wel is het raadzaam om de verschillende certificaten en eigen verklaringen tegelijkertijd op te sturen;
- Alleen het certificaat ‘Nachweis der technischen Überwachung ‘ hoeft gelegaliseerd te worden door de RDW; voor de overige certificaten volstaat een verklaring van de fabrikant of importeur;

Dit certificaat is één jaar geldig na de hierop vermelde afgifte datum en dient elk jaar (bijvoorbeeld bij de APK) te worden vernieuwd.

I. GELIBERALISEERD VERVOER.

Teneinde het internationale vervoer te vergemakkelijken en een beter gebruik van de voertuigen te bereiken zijn de volgende categorieën vrijgesteld van de vergunningplicht (CEMT/CM/(2000)10/Final):

1. Goederenvervoer met motorvoertuigen waarvan het toegestane totaalgewicht in beladen toestand, met inbegrip van dat van de aanhangwagens, niet meer dan 6 ton bedraagt, of waarvan het toegestane laadvermogen, met inbegrip van dat van de aanhangwagens, niet meer dan 3,5 ton bedraagt. (a)
2. Incidenteel vervoer van goederen naar en van luchthavens in geval van verlegging van de diensten.
3. Het vervoer van beschadigde of defect geraakte voertuigen, alsmede transporten door sleepvoertuigen.
4. Een lege rit van een voertuig dat ingericht is en bestemd is voor een voertuig dat in het buitenland defect is geraakt te vervangen, alsook de terugrit, na reparatie, van het defect geraakte voertuig. (b)
5. Het vervoer van levend vee in voertuigen die voor dit vervoer speciaal zijn gebouwd of op permanente wijze zijn ingericht en als zodanig door de bevoegde autoriteiten van de Lidstaten zijn toegestaan. (c)
6. Het vervoer van reserveonderdelen en proviand bestemd voor zeeschepen en vliegtuigen. (d)
7. Het vervoer van medische benodigdheden en artikelen die nodig zijn in geval van nood, met name in geval van natuurrampen, alsmede humanitaire transporten.
8. Het vervoer van kunstvoorwerpen en kunstwerken voor tentoonstellingen, beurzen of voor niet-commerciële handelsdoeleinden.
9. Het vervoer zonder winst oogmerk van materiaal, rekwisieten, en dieren naar of van theater-, muziek-, film, sport en circusvoorstellingen, beurzen en jaarmakten, alsmede vervoer t.b.v. radio-, film-, of televisieopnamen.
10. Eigen vervoer. (e)
11. Begrafenisvervoer.
12. Vervoer van post als openbare dienst. (f)

(a) Finland, Oostenrijk en Italië hebben t.a.v. punt 1 een voorbehoud gemaakt.

(b) De Russische Federatie heeft t.a.v. punt 4 een voorbehoud gemaakt.

(c) Estland, Frankrijk, Hongarije, Italië, Oostenrijk, Polen, de Russische Federatie, Tsjechië en Zwitserland hebben t.a.v. punt 5 een voorbehoud gemaakt.

(d) De Russische Federatie en Tsjechië hebben t.a.v. punt 6 een voorbehoud gemaakt.

(e) Estland, Finland, Frankrijk, Hongarije, Italië, Litouwen, Oostenrijk, Polen, Portugal, de Russische Federatie, Tsjechië, Turkije en Wit-Rusland hebben t.a.v. punt 10 een voorbehoud gemaakt.

(f) Duitsland en Oostenrijk hebben t.a.v. punt 12 een voorbehoud gemaakt.

J. SPECIALE VERGUNNINGBEPALINGEN

- Indien vervoer wordt verricht met een vrachtauto-aanhangwagencombinatie of trekker-oplegger combinatie, wordt de eventueel vereiste vergunning afgegeven door de bevoegde autoriteiten van het land waarin het trekkende voertuig is geregistreerd. Deze vergunning is geldig voor de gehele voertuigcombinatie, zels indien de

aanhangwagen of de oplegger niet op naam staat van de houder van de vergunning of is geregistreerd in een andere Lid-Staat.

- Verhuizingen door ondernemingen die daartoe speciaal zijn uitgerust wat betreft personeel en materieel zijn niet onderworpen aan enige contingentering, doch wel aan een speciale vergunning.

Hiervoor dient de CEMT-verhuisvergunning te worden gebruikt (zie hierna).

K CEMT-VERGUNNING VOOR INTERNATIONALE VERHUIZINGEN

Voor het verrichten van verhuizingen door ondernemingen die daartoe speciaal zijn uitgerust wat betreft personeel en materieel bestaan speciale CEMT-verhuisvergunningen.

De CEMT-verhuisvergunningen zijn niet aan een contingenteringsstelsel onderworpen.

Een dergelijke vergunning machtigt de houder ervan verhuisvervoer tussen alle bij de CEMT aangesloten landen alsmede in transitio over hun grondgebied te verrichten.

De NIWO is belast met de uitgifte van deze vergunningen. Alleen aan houders van een Eurovergunning kan een CEMT-verhuisvergunning worden afgegeven. De vergunning is geldig voor een kalenderjaar, staat op naam van de ondernemer, is niet aan een bepaald voertuig gebonden en is niet overdraagbaar.

De vergunning moet in het voertuig aanwezig zijn en op verzoek van de met controle belaste ambtenaren worden getoond.

Bij deze vergunning behoort geen vervoersverslag.

Het vervoer dient wel op de jaarlijkse vervoerenquête te worden vermeld.