



Brussel, 28 november 2018
(OR. en)

Interinstitutionele dossiers:

2017/0122(COD)

2017/0121(COD)

2017/0123(COD)

14802/18
ADD 3

TRANS 582
SOC 738
EMPL 552
MI 903
COMPET 823
CODEC 2123

VERSLAG

van: het secretariaat-generaal van de Raad

aan: Raad

nr. vorig doc.: 13205/3/18 REV 3

Nr. Comdoc.: ST 9670/17

Betreft: **Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 wat betreft de minimumeisen voor maximale dagelijkse en wekelijkse rijtijden, minimumonderbrekingen en dagelijkse en wekelijkse rusttijden, en Verordening (EU) nr. 165/2014 wat betreft positionering door middel van tachografen**

– Algemene oriëntatie

Hierbij gaat voor de delegaties het compromisvoorstel van het voorzitterschap betreffende de Verordeningen nr. 561/2006 en 165/2014.

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 wat betreft de minimumeisen voor maximale dagelijkse en wekelijkse rijtijden, minimumonderbrekingen en dagelijkse en wekelijkse rusttijden, en Verordening (EU) nr. 165/2014 wat betreft positionering door middel van tachografen

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 91, lid 1,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

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

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité¹,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's²,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Goede arbeidsvoorwaarden voor bestuurders en eerlijke concurrentievoorwaarden voor wegvervoerondernemingen zijn uiterst belangrijk om te komen tot een veilige, efficiënte en sociaal verantwoordelijke wegvervoersector. Om dat proces te bevorderen, is het essentieel dat de sociale regelgeving van de Unie in het wegvervoer duidelijk, doelmatig en gemakkelijk toe te passen en te handhaven is, en dat ze in de hele Unie op een doeltreffende en consequente manier wordt uitgevoerd.

¹ PB C van , blz. .

² PB C van , blz. .

- (2) Bij de evaluatie van de effectiviteit en de efficiëntie van de uitvoering van de bestaande reeks sociale regels van de Unie in het wegvervoer, en met name Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad³, zijn een aantal tekortkomingen van het bestaande rechtskader aan het licht gekomen. Onduidelijke en ongeschikte regels voor de wekelijkse rusttijd, rustfaciliteiten en onderbrekingen bij een meervoudige bemanning en het gebrek aan regels inzake de terugkeer van bestuurders naar huis, leiden tot uiteenlopende interpretaties en handhavingspraktijken in de lidstaten. Verscheidene lidstaten hebben onlangs unilaterale maatregelen vastgesteld waardoor de rechtsonzekerheid en de ongelijke behandeling van bestuurders en ondernemingen nog is toegenomen.
- (3) De ex-postevaluatie van Verordening (EG) nr. 561/2006 heeft bevestigd dat de onsamenhangende en ondoeltreffende handhaving van de sociale regelgeving van de Unie hoofdzakelijk te wijten is aan onduidelijke regels, inefficiënt gebruik van controle-instrumenten en onvoldoende administratieve samenwerking tussen de lidstaten.
- (3a) Ter wille van de duidelijkheid en de consistentie moet de vrijstelling van de toepassing van Verordening (EG) nr. 561/2006 voor het niet-commerciële gebruik van een voertuig nader worden omschreven.
- (4) Duidelijke, geschikte en eenvormig gehandhaafde regels zijn ook van cruciaal belang om de beleidsdoelstelling inzake betere arbeidsvoorwaarden voor bestuurders te verwezenlijken, en met name te zorgen voor onvervalste concurrentie tussen ondernemers en bij te dragen tot meer verkeersveiligheid voor alle weggebruikers.
- (5) Het bestaande voorschrift inzake onderbrekingen bleek ongeschikt en onpraktisch te zijn voor bestuurders die in ploegen rijden. Daarom moet het voorschrift inzake de registratie van onderbrekingen worden aangepast aan de specifieke aard van vervoer dat wordt verricht door bestuurders die in ploegen rijden, met dien verstande dat de veiligheid van de bestuurder, noch de verkeersveiligheid daardoor in gevaar mogen worden gebracht.

³ Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, tot wijziging van Verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad (PB L 102 van 11.4.2006, blz. 1).

- (6) Bestuurders die betrokken zijn bij internationaal langeafstandsvervoer, zijn lange tijd weg van huis. [...] Er moet [...] worden bepaald dat ondernemers het werk zodanig moeten plannen dat de bestuurders niet buitensporig lang van huis weg zijn en dat bestuurders ter compensatie van de verkorte wekelijkse rusttijden lange rusttijden kunnen genieten. De terugkeer moet zo worden georganiseerd dat de bestuurder een exploitatievestiging van de onderneming in haar lidstaat van vestiging of zijn woonplaats kan bereiken. De ondernemer moet de organisatie van de normale terugkeer met behulp van tachograafgegevens, dienstroosters van de bestuurders of soortgelijke gegevens kunnen aantonen.
- (7) [...] Ter bevordering van sociale vooruitgang moet worden gespecificeerd waar de wekelijkse rusttijd kan worden genomen, zodat bestuurders hun rusttijd in passende omstandigheden kunnen doorbrengen. De kwaliteit van het verblijf is met name belangrijk tijdens de normale wekelijkse rusttijd, die de bestuurder buiten de cabine in een geschikt verblijf op kosten van de werkgever moet doorbrengen. Indien het voertuig evenwel is geparkeerd op een veilig en beveiligd parkeerterrein dat aan bepaalde criteria met het oog op het comfort van de bestuurder voldoet, kan de bestuurder bij uitzondering in de cabine van het voertuig slapen en op kosten van de werkgever gebruikmaken van de voorzieningen van dat terrein. Indien er in de lidstaat waar de normale wekelijkse rust wordt genomen geen dergelijk terrein in de nabijheid is, moet de bestuurder een ander geschikt verblijf buiten het voertuig vinden.
- (7a) Veilige en beveiligde parkeerterreinen met toereikende rustfaciliteiten zijn van cruciaal belang voor het verbeteren van de arbeidsomstandigheden van bestuurders in de sector en het op peil houden van de verkeersveiligheid. Daarom is het bevorderen van de ontwikkeling van parkeerinfrastructuur, waaronder rustplaatsen die beantwoorden aan de gewenste normen inzake veiligheid, beveiliging en dienstverlening van het grootste belang. Om vaart te zetten achter en steun te verstrekken voor de aanleg van deze parkeerinfrastructuur, is het belangrijk dat er uit hoofde van de huidige en toekomstige wetgevingshandelingen van de Unie tot vaststelling van de voorwaarden voor financiële steun, voldoende mogelijkheden voor medefinanciering door de Europese Unie bestaan. De lidstaten zijn evenwel niet verplicht om naast hun bestaande verplichtingen op grond van de Unierichtsnoeren voor TEN-V-infrastructuur extra parkeerinfrastructuur op hun grondgebied te financieren. De Commissie moet een geactualiseerde lijst publiceren van beveiligde rustplaatsen die aan de minimumkwaliteitsnormen voldoen.

- (8) Bestuurders worden [...] geconfronteerd met onvoorzienbare omstandigheden waardoor het onmogelijk wordt de gewenste bestemming voor het nemen van een wekelijkse rusttijd te bereiken zonder daarbij de Unieregels te schenden. Het is wenselijk om het voor bestuurders gemakkelijker te maken met dergelijke omstandigheden om te gaan en hen in staat te stellen hun bestemming voor het nemen van een wekelijkse rusttijd te bereiken. Die uitzonderlijke omstandigheden zijn plotselinge omstandigheden die noch te vermijden, noch te voorzien zijn, waardoor het voor een korte tijd onverwachts onmogelijk wordt de bepalingen van deze verordening onverkort toe te passen. Om behoorlijke handhaving te waarborgen, moet de bestuurder de omstandigheden documenteren. Voorts moet worden gegarandeerd dat de rijtijd niet buitensporig is [...].
- (9) Om verschillen in handhaving te beperken en te voorkomen en de effectiviteit en de efficiëntie van grensoverschrijdende handhaving verder te verhogen, is het van cruciaal belang duidelijke regels op te stellen voor regelmatige administratieve samenwerking tussen de lidstaten.
- (10) Om eenvormige voorwaarden voor de tenuitvoerlegging van Verordening (EG) nr. 561/2006 te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om de bepalingen van die verordening te verduidelijken en een gemeenschappelijke aanpak vast te stellen voor de toepassing en handhaving ervan. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 182/2011⁴.
- (11) Om de kosteneffectiviteit van de handhaving van de sociale regelgeving te verbeteren, moet het potentieel van de huidige en de toekomstige tachograafsystemen ten volle worden benut. De functies van de tachograaf moeten derhalve worden verbeterd om preciezere positionering mogelijk te maken, met name bij internationaal vervoer. Om dezelfde reden moet de installatie van slimme tachografen worden gestimuleerd in de bestaande voertuigen die actief zijn in het internationaal vervoer en die uitgerust zijn met analoge of digitale tachografen.
- (11a) Met name in voertuigen die niet met een slimme tachograaf zijn uitgerust, moet het overschrijden van de grenzen van de lidstaten in de tachograaf worden geregistreerd op de dichtstbijzijnde stopplaats aan of voorbij de grens.

⁴ Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).

- (11b) Opdat bestuurders, ondernemers en controleautoriteiten zo spoedig mogelijk de voordelen van slimme tachografen genieten, waaronder de automatische registratie van grensoverschrijdingen, moet het bestaande voertuigenpark met deze toestellen worden uitgerust binnen een redelijke termijn na de inwerkingtreding van de gedetailleerde technische bepalingen, om zodoende te zorgen voor voldoende tijd voor de voorbereiding.
- (11c) Teneinde de ondernemers en de controleautoriteiten minder te belasten wanneer een controlerend ambtenaar het zegel van de tachograaf voor controledoeleinden verwijdt, moet herverzegeling door deze ambtenaar in welbepaalde goed gedocumenteerde omstandigheden worden toegestaan.
- (11d) Belangrijk is dat in derde landen gevestigde wegvervoerondernemers die wegvervoeractiviteiten op het grondgebied van de EU verrichten, onderworpen zijn aan voorschriften die evenwaardig zijn aan de voorschriften van deze verordening. De Commissie moet nagaan of dit beginsel op EU-niveau in acht wordt genomen en passende oplossingen voorstellen waarover de EU in de context van de AETR moet onderhandelen.
- (12) Verordeningen (EG) nr. 561/2006 en (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en de Raad⁵ moeten derhalve dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

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

- 1) [...] Aan artikel 4 worden de volgende punten r) en s) toegevoegd:
- "r) "niet-commercieel vervoer": elk vervoer over de weg, anders dan vervoer voor rekening van derden of voor eigen rekening, waarvoor geen directe of indirecte vergoeding wordt ontvangen en dat geen directe of indirecte inkomsten genereert voor de bestuurder van het voertuig of anderen en geen verband vertoont met een beroeps- of handelsactiviteit;

⁵ 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 L 60 van 28.2.2014, blz. 1).

- s) "speciaal terrein": beveiligde zone met geschikte slaapfaciliteiten en sanitaire voorzieningen die voldoet aan de specifieke voorschriften van de bijlage bij deze verordening;".

2) In artikel 6 wordt lid 5 vervangen door:

"De bestuurder registreert als "andere werkzaamheden" alle tijd besteed volgens de omschrijving in artikel 4, onder e), en alle tijd die hij heeft besteed aan het besturen van een voertuig voor commerciële activiteiten die buiten de werkingssfeer van deze verordening vallen, en registreert alle perioden van "beschikbaarheid" volgens de definitie van artikel 3, onder b), van Richtlijn 2002/15/EG overeenkomstig artikel 34, lid 5, onder b), punt iii), van Verordening (EU) nr. 165/2014. Deze registratie gebeurt manueel op een registratieblad of een afdruk of door gebruik van handmatige invoerfaciliteiten op het controleapparaat.".

3) In artikel 7 wordt de volgende derde alinea toegevoegd:

"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.".

4) Artikel 8 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 6 wordt vervangen door:

- "6. Per periode van vier opeenvolgende weken neemt een bestuurder ten minste vier wekelijkse rusttijden, waaronder ten minste twee normale wekelijkse rusttijden. [...]

De verkorte wekelijkse rusttijden worden evenwel 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 opeenvolgend worden genomen, wordt de volgende wekelijkse rusttijd voorafgegaan of gevolgd door een ter compensatie genomen rusttijd.

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

[...]

c) [...] lid 8 wordt vervangen door:

"8. Wanneer een bestuurder dit zo verkiest, mogen dagelijkse rusttijden en verkorte wekelijkse rusttijden buiten de standplaats in een voertuig worden doorgebracht mits dit voor iedere bestuurder behoorlijke slaapfaciliteiten biedt en het voertuig stilstaat.

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. [...]

In afwijking van de tweede alinea kan de normale wekelijkse rusttijd in een voertuig worden genomen mits

- het voertuig is geparkeerd op een speciaal terrein met beveiligde parkeerplaatsen voor commerciële voertuigen en dienstfaciliteiten die voldoen aan de in de bijlage beschreven minimumvereisten; en
- de cabine voldoet aan de in de bijlage beschreven minimumvereisten.

Tot [PB: 18 maanden na de inwerkingtreding] kan het voertuig ook op een normaal parkeerterrein met sanitaire voorzieningen worden geparkeerd, mits de cabine voldoet aan de in de bijlage beschreven minimumvereisten.

De Commissie bepaalt bij uitvoeringshandeling nader welke voorwaarden vervuld moeten zijn om bij het parkeren op een speciaal terrein een beroep te mogen doen op deze afwijking. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de onderzoeksprocedure van artikel 24, lid 2 bis, vastgesteld.

Uiterlijk [PB: zes maanden na de inwerkingtreding van deze wijzigingsverordening] delen de lidstaten de Commissie de locaties mede waar op hun grondgebied speciale terreinen beschikbaar zijn, en zij delen nadien alle wijzigingen in deze gegevens mede. De Commissie publiceert op één enkele website een lijst van speciale terreinen en zorgt ervoor dat deze lijst actueel blijft.

Uiterlijk [PB: twee jaar na de datum van inwerkingtreding van deze wijzigingsverordening] dient de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in over de beschikbaarheid van deze speciale terreinen. Het verslag bevat informatie over het aantal en de locatie van de speciale terreinen, over de capaciteit en het gebruik ervan, en over de vraag naar extra plaatsen of faciliteiten. Het verslag bevat ook een beoordeling van de door de lidstaten genomen of geplande maatregelen. Op basis van dit verslag stelt de Commissie indien nodig maatregelen voor ter bevordering van het aantal en de kwaliteit van de speciale terreinen en/of maatregelen ter herziening van de bepalingen in de vierde alinea betreffende het nemen van de normale wekelijkse rusttijd in het voertuig.

Eventuele kosten voor het verblijf buiten het voertuig, evenals eventuele vergoedingen voor het gebruik van een speciaal terrein worden door de werkgever gedekt.";

d) het volgende lid wordt ingevoegd:

"8 bis. Een vervoeronderneming plant het werk van de bestuurders zodanig dat zij binnen elke periode van vier opeenvolgende weken [...] kunnen terugkeren naar een van de exploitatievestigingen in de lidstaat van vestiging van de werkgever of naar hun woonplaats, zodat zij ten minste één normale wekelijkse rusttijd of een wekelijkse rusttijd van meer dan 45 uur ter compensatie van een verkorte wekelijkse rusttijd kunnen nemen. Indien een bestuurder echter opeenvolgend twee verkorte wekelijkse rusttijden heeft genomen zonder terug te keren, plant de vervoeronderneming het werk van de bestuurder zodanig dat de bestuurder reeds aan het einde van de derde week kan terugkeren.

De onderneming licht toe hoe zij deze verplichting zal vervullen en houdt de documentatie bij op haar zetel om deze op verzoek ter beschikking te kunnen stellen van de controleautoriteiten.";

5) In artikel 9 wordt lid 1 vervangen door:

"1. In afwijking van artikel 8 mag, wanneer een bestuurder een voertuig begeleidt dat per veerboot of trein wordt vervoerd, en op voorwaarde dat hij een normale dagelijkse of wekelijkse rusttijd neemt, die rusttijd hooguit tweemaal worden onderbroken door andere activiteiten die niet langer dan één uur duren. Tijdens die normale dagelijkse of wekelijkse rusttijd moet de bestuurder kunnen beschikken over een bed of een slaapbank."

6) [...] Artikel 12 wordt vervangen door:

" [...] Mits de verkeersveiligheid niet in gevaar komt en teneinde een geschikte stopplaats te kunnen bereiken, mag de bestuurder afwijken van de artikelen 6 tot en met 9, voor zover dat nodig is om de veiligheid van personen, van het voertuig of van zijn lading te waarborgen. Mits de verkeersveiligheid niet in gevaar komt, mag de bestuurder in uitzonderlijke omstandigheden ook afwijken van artikel 6, leden 1 en 2, en van artikel 8, lid 2, door de dagelijkse en wekelijkse rijtijd met maximaal één uur te overschrijden om de exploitatievestiging van de werkgever te kunnen bereiken voor het nemen van een wekelijkse rusttijd. De bestuurder moet uiterlijk bij aankomst op de bestemming of op een 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."

7) In artikel 13 wordt lid 1 als volgt gewijzigd:

a) punt e) wordt vervangen door:

"e) voertuigen die uitsluitend worden gebruikt op eilanden of regio's die geïsoleerd zijn van de rest van het nationale grondgebied met een oppervlakte van maximaal 2 300 km² 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, en niet grenzen aan een andere lidstaat;"

b) het volgende punt q) wordt toegevoegd:

"q) voertuigen die worden gebruikt voor de levering van stortklaar beton."

8) In artikel 14 wordt lid 2 vervangen door:

"2. In dringende gevallen kunnen de lidstaten onder uitzonderlijke omstandigheden voor een periode van ten hoogste 30 dagen een tijdelijke uitzondering toestaan, die onmiddellijk ter kennis van de Commissie wordt gebracht."

9) Artikel 15 wordt vervangen door:

"Artikel 15

De lidstaten zorgen ervoor dat bestuurders van de in artikel 3, onder a), omschreven voertuigen onder de toepassing vallen van nationale regels die een adequate bescherming bieden in de vorm van toegestane rijtijden en voorgeschreven onderbrekingen en rusttijden. De lidstaten stellen de Commissie in kennis van de relevante nationale regels die op dergelijke bestuurders van toepassing zijn."

9 bis) In artikel 16, lid 3, wordt punt a) vervangen door:

"a) alle in lid 2 genoemde gegevens bevatten voor een periode die minimaal de dag van controle en de voorgaande 56 dagen beslaat; deze gegevens moeten met regelmatige tussenpozen, die niet langer mogen zijn dan één maand, worden bijgewerkt;"

10) In artikel 19 wordt lid 1 vervangen door:

"1. De lidstaten stellen regelgeving vast inzake sancties voor inbreuken op deze verordening en op Verordening (EU) nr. 165/2014 en nemen alle maatregelen die noodzakelijk zijn voor de uitvoering ervan. Die sancties moeten doeltreffend, in verhouding met de ernst als bepaald overeenkomstig bijlage III bij Richtlijn 2006/22/EG van het Europees Parlement en de Raad⁶, en niet-discriminerend zijn en een afschrikkende werking hebben. Geen enkele inbreuk op deze verordening en op Verordening (EU) nr. 165/2014 mag aan meer dan één sanctie of procedure onderworpen worden. De lidstaten doen de Commissie uiterlijk op de in artikel 29, tweede alinea, vermelde datum mededeling van deze maatregelen en van de regelgeving inzake sancties. Zij delen eventuele latere wijzigingen van de bepalingen onmiddellijk mee. De Commissie stelt de lidstaten hiervan in kennis."

11) Artikel 22 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1 wordt vervangen door:

"1. De lidstaten werken nauw samen en verlenen elkaar onverwijld wederzijdse bijstand om de consequente uitvoering en de doeltreffende handhaving van deze verordening te bevorderen, overeenkomstig de vereisten van artikel 8 van Richtlijn 2006/22/EG.";

b) aan lid 2 wordt het volgende punt c) toegevoegd:

"c) andere specifieke punten, onder meer de risicoclassificatie van de onderneming, die gevolgen kunnen hebben voor de naleving van de bepalingen van deze verordening.";

⁶ Richtlijn 2006/22/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 inzake minimumvoorwaarden voor de uitvoering van de Verordeningen (EEG) nr. 3820/85 en (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer en tot intrekking van Richtlijn 88/599/EEG van de Raad (PB L 102 van 11.4.2006, blz. 35).

c) de volgende leden 3 bis en 3 ter worden ingevoegd:

"3 bis. De lidstaten gebruiken voor de uitwisseling van informatie in het kader van deze verordening het orgaan voor intracommunautaire contacten dat is aangewezen overeenkomstig artikel 7 van Richtlijn 2006/22/EG.

3 ter. Wederzijdse administratieve samenwerking en bijstand is kosteloos."

11 bis) In artikel 24 wordt het volgende lid ingevoegd:

"2 bis. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing."

12) In artikel 25 wordt lid 2 vervangen door:

"2. In de gevallen bedoeld in lid 1, onder b), stelt de Commissie uitvoeringshandelingen inzake de gemeenschappelijke aanpak vast, overeenkomstig de in artikel 24, lid 2 bis, bedoelde [...] onderzoeksprocedure."

13) De volgende bijlage wordt toegevoegd:

"BIJLAGE

- A. Minimumvereisten op het gebied van veiligheid, beveiliging en diensten op een speciaal terrein als bedoeld in artikel 8, lid 8, derde alinea
1. Detectie en voorkoming van binnendringing
 2. Verlichting en zichtbaarheid
 3. Aanspreekpunt en procedures bij noodgevallen
 4. Sanitaire voorzieningen
 5. Opties voor het aankopen van voedsel en drank
 6. Aansluitpunten voor communicatie
 7. Stroomvoorziening op elke parkeerplaats.
- B. Minimumvereisten voor een cabine als bedoeld in artikel 8, lid 8, derde alinea
1. Bed met matras voor iedere bestuurder
 2. Motoronafhankelijke verwarming en airconditioning
 3. Lichtwerend gordijn
 4. Vanuit de cabine toegankelijke opbergruimte
 5. Ingebouwde koelkast voor het bewaren van levensmiddelen
 6. Klaptafel
 7. Verstelbare zitplaatsen

8. Inbraakalarmsysteem

9. Elektriciteit."

Artikel 2

Verordening (EU) nr. 165/2014 wordt als volgt gewijzigd:

-1) In artikel 1, lid 1, wordt de eerste alinea vervangen door:

"1. Deze verordening bepaalt de verplichtingen en voorschriften met betrekking tot de constructie, de installatie, het gebruik, het testen en de controle van tachografen die in het wegvervoer worden gebruikt om de naleving te verifiëren van Verordening (EG) nr. 561/2006, Richtlijn 2002/15/EG van het Europees Parlement en de Raad⁷, Richtlijn 92/6/EEG van de Raad⁸, Richtlijn 92/106/EEG van de Raad⁹, Verordening (EG) nr. 1072/2009, Verordening (EG) nr. 1073/2009, Richtlijn 96/71/EG en Richtlijn 2014/67/EU voor wat de detachering van werknemers in het wegvervoer betreft, en van Richtlijn (EU) xxx/xxx tot vaststelling van specifieke regels met betrekking tot Richtlijn 96/71/EG en Richtlijn 2014/67/EU voor de terbeschikkingstelling van bestuurders in het wegvervoer.*".

* Noot: Verwijzingen naar de voorschriften inzake de detachering van werknemers moeten worden aangepast aan het definitieve compromis over deze dossiers.

⁷ Richtlijn 2002/15/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2002 betreffende de organisatie van de arbeidstijd van personen die mobiele werkzaamheden in het wegvervoer uitoefenen (PB L 80 van 23.3.2002, blz. 35).

⁸ Richtlijn 92/6/EEG van de Raad van 10 februari 1992 betreffende de installatie en het gebruik, in de Gemeenschap, van snelheidsbegrenzers in bepaalde categorieën motorvoertuigen (PB L 57 van 2.3.1992, blz. 27).

⁹ Richtlijn 92/106/EEG van de Raad van 7 december 1992 houdende vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor bepaalde vormen van gecombineerd vervoer van goederen tussen lidstaten (PB L 368 van 17.12.1992, blz. 38).

-1a) In artikel 3 wordt lid 4 vervangen door:

"4. Uiterlijk vier jaar na het einde van het jaar van inwerkingtreding* van de in artikel 11, eerste alinea, tweede zin, bedoelde gedetailleerde bepalingen die specificaties bevatten voor de registratie van grensoverschrijdingen en extra activiteiten, worden alle voertuigen die in een andere lidstaat dan de lidstaat van inschrijving worden gebruikt en die voorzien zijn van een tachograaf die niet voldoet aan die gedetailleerde bepalingen, voorzien van een slimme tachograaf zoals bepaald in de artikelen 8, 9 en 10 van deze verordening."

* [NOOT: naar verwachting eind 2024.]

-1b) Artikel 7 wordt vervangen door:

"Artikel 7
Gegevensbescherming

1. De lidstaten zien erop toe dat persoonsgegevens in het kader van deze verordening alleen worden verwerkt om te controleren of deze verordening en Verordening (EG) nr. 561/2006, Richtlijn 2002/15/EG, Richtlijn 92/6/EEG van de Raad, Richtlijn 92/106/EEG van de Raad, Verordening (EG) nr. 1072/2009, Verordening (EG) nr. 1073/2009, Richtlijn 96/71/EG en Richtlijn 2014/67/EU wat de detachering van werknemers in het wegvervoer betreft, en Richtlijn (EU) xxx/xxx tot vaststelling van specifieke regels met betrekking tot Richtlijn 96/71/EG en Richtlijn 2014/67/EU voor de detachering van werknemers in het wegvervoer worden nageleefd en of de verwerking geschiedt overeenkomstig Verordening (EU) 2016/679 en Richtlijn [...] 2002/58/EG en onder toezicht van de toezichthoudende autoriteit van de lidstaat in de zin van artikel 51 van Verordening (EU) 2016/679.

2. De lidstaten zien er met name op toe dat persoonsgegevens worden beschermd tegen ander gebruik dan het gebruik dat strikt verbonden is met de in lid 1 vermelde rechtshandelingen met betrekking tot:

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

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. Eigenaren van voertuigen, vervoersondernemingen en elke andere betrokken entiteit nemen, indien van toepassing, de toepasselijke voorschriften inzake de bescherming van persoonsgegevens in acht."

1) In artikel 8 wordt lid 1 als volgt gewijzigd:

a) de eerste alinea [...] wordt vervangen door:

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

- de plaats van het begin van de dagelijkse werktijd;
- telkens wanneer het voertuig de grens van een lidstaat overschrijdt;
- telkens wanneer laad- of losactiviteiten met betrekking tot het voertuig worden verricht;
- iedere drie uur van de bij elkaar opgetelde rijtijd; en

- de plaats van het einde van de dagelijkse werktijd.";

b) aan de tweede alinea wordt de volgende zin toegevoegd:

"De in de eerste alinea, tweede en derde streepje, bedoelde registratie van de grensoverschrijding en extra activiteiten heeft echter betrekking op voertuigen die in een lidstaat¹⁰ voor het eerst worden ingeschreven twee jaar* na de inwerkingtreding van de in artikel 11, eerste alinea, tweede zin, bedoelde gedetailleerde bepalingen, onverminderd de verplichting bepaalde voertuigen te retrofitten overeenkomstig artikel 3, lid 4.".

* [NOOT: naar verwachting uiterlijk juni 2022.]

1a) Artikel 9 wordt als volgt gewijzigd:

a) in lid 2 wordt de eerste zin als volgt gewijzigd:

"Vier jaar na de inwerkingtreding van de in artikel 11, eerste alinea, tweede zin, bedoelde gedetailleerde bepalingen die specificaties bevatten voor de registratie van grensoverschrijdingen en extra activiteiten als bedoeld in artikel 8, lid 1, tweede en derde streepje, rusten de lidstaten hun controleautoriteiten in passende mate uit met apparatuur voor vroegtijdige detectie op afstand die noodzakelijk is om de in dit artikel bedoelde gegevensoverdracht mogelijk te maken, met inachtneming van hun specifieke handhavingsvoorschriften en -strategieën.";

¹⁰ NOOT: andere bepalingen van deze verordening die een soortgelijke verwijzing naar een datum van voertuiginschrijving bevatten, zullen worden aangepast met deze precisering ("in een lidstaat").

b) lid 3 wordt vervangen door:

"3. De in lid 1 bedoelde communicatieverbinding met de tachograaf wordt uitsluitend tot stand gebracht door toedoen van het apparaat van de controleautoriteiten. Het apparaat wordt beveiligd om de gegevensintegriteit en de legitimatie van het registratie- en controleapparaat te garanderen. De toegang tot de uitgewisselde gegevens wordt beperkt tot controleautoriteiten die gemachtigd zijn inbreuken op de in artikel 7, lid 1, vermelde rechtshandelingen en deze verordening te controleren, en tot werkplaatsen voor zover het noodzakelijk is te controleren of de tachograaf goed functioneert.";

c) aan lid 4 wordt het volgende streepje toegevoegd:

"- overschrijding van de maximale rijtijd.".

1aa) Aan artikel 10 wordt het volgende lid toegevoegd:

2. "Tachografen van voertuigen die voor het eerst in een lidstaat worden ingeschreven twee jaar* na de inwerkingtreding van de in artikel 11, eerste alinea, tweede zin, bedoelde gedetailleerde bepalingen die specificaties bevatten voor de registratie van grensoverschrijdingen en extra activiteiten als bedoeld in artikel 8, lid 1, tweede en derde streepje, worden uitgerust met de in lid 1 bedoelde interface.".

* [NOOT: naar verwachting uiterlijk juni 2022.]

1ab) In artikel 11 wordt na de eerste zin van de eerste alinea de volgende zin ingevoegd:

"De Commissie doet de uitvoeringshandelingen met de gedetailleerde bepalingen voor de eenvormige toepassing van de verplichting om te zorgen voor de registratie en de opslag van gegevens in verband met elke grensoverschrijding van het voertuig en extra activiteiten als bedoeld in artikel 8, lid 1, tweede en derde streepje, uiterlijk op [PB: 12 maanden na de inwerkingtreding van deze wijzigingsverordening] in werking treden.".

1ac) In artikel 22, lid 5, worden de laatste twee alinea's vervangen door:

"De verwijderde of verbroken verzegelingen worden door een erkende installateur of werkplaats zonder onnodige vertraging en binnen zeven dagen vanaf de 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 verwijderd, 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 de lidstaat;
- het nummer van de controlekaart;
- het nummer van de verwijderde verzegeling;
- de datum en het tijdstip waarop de verzegeling is verwijderd;
- 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."

1ad) Aan artikel 26 wordt het volgende lid toegevoegd:

"7 bis) De bevoegde autoriteiten van de lidstaat van afgifte kunnen een bestuurder ertoe verplichten de bestuurderskaart door een nieuwe te vervangen indien dit noodzakelijk is om aan de toepasselijke technische specificaties te voldoen."

1b) In artikel 34 wordt lid 1 vervangen door:

"Voor iedere dag dat hij rijdt, vanaf het tijdstip waarop hij het voertuig overneemt, gebruikt de bestuurder registratiebladen of bestuurderskaarten. Het registratieblad of de bestuurderskaart wordt niet vóór het einde van de dagelijkse werktijd uit het apparaat genomen, tenzij dit anderszins is toegestaan of noodzakelijk is om na een grensoverschrijding het symbool 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."

1c) Aan artikel 34, lid 6, wordt het volgende punt f) toegevoegd:

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

2) In artikel 34, lid 7, wordt de eerste alinea vervangen door:

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

Eén jaar na de inwerkingtreding van de in artikel 11, eerste alinea, tweede zin, bedoelde gedetailleerde bepalingen die specificaties bevatten op grond waarvan gegevens in verband met grensoverschrijdingen mogen worden ingevoerd en opgeslagen, vermeldt de bestuurder ook het symbool van het land dat hij binnenrijdt nadat hij een grens van een lidstaat heeft overschreden bij het begin van zijn eerste stop in die lidstaat. Die eerste stop wordt gemaakt bij de dichtstbijzijnde stopplaats aan of voorbij de grens. Wanneer de overschrijding van de grens van een lidstaat plaatsvindt op een veerboot of een trein, vermeldt de bestuurder het landsymbool aan de haven of het station van aankomst.

Een lidstaat kan de bestuurder van voertuigen die op zijn grondgebied binnenlands vervoer verrichten echter verplichten bij het landsymbool nadere geografische gegevens te verstrekken, mits deze nadere geografische gegevens door de betrokken lidstaat vóór 1 april 1998 aan de Commissie zijn meegedeeld."

3) Artikel 36 wordt als volgt gewijzigd:

a) in lid 1 wordt punt i) vervangen door:

"i) de registratiebladen van de lopende dag en van de voorgaande 56 dagen;"

b) in lid 1 wordt punt iii) vervangen door:

"iii) alle handmatig opgetekende gegevens en alle afdrukken van de lopende dag en van de voorgaande 56 dagen.";

c) in lid 2 wordt punt ii) vervangen door:

"ii) alle handmatig opgetekende gegevens en alle afdrukken van de lopende dag en van de voorgaande 56 dagen;"

Artikel 3

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

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

Artikel 1, lid 9 bis, en artikel 2, lid 3, zijn van toepassing vanaf 31 december 2024. Tot die datum zijn artikel 16, lid 3, onder a), van Verordening (EG) nr. 561/2006 en artikel 36, lid 1, onder i) en ii), en lid 2, onder ii), van Verordening (EU) nr. 165/2014 van toepassing in de formuleringen ervan die vóór de bij deze verordening ingevoerde wijzigingen golden.

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement *Voor de Raad*

De voorzitter *De voorzitter*
