



Brussel, 27 november 2023
(OR. en)

15972/23

**Interinstitutioneel dossier:
2023/0155(COD)**

**TRANS 535
SOC 824
CODEC 2265**

VERSLAG

van:	het secretariaat-generaal van de Raad
aan:	Raad
nr. vorig doc.:	15208/23
nr. Comdoc.:	9734/23
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 minimale onderbrekingen en dagelijkse en wekelijkse rusttijden in de sector van het ongeregeld personenvervoer – Algemene oriëntatie

I. INLEIDING

1. Op 24 mei 2023 diende de Commissie bij de Raad een voorstel in voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 wat betreft de minimumeisen voor minimale onderbrekingen en dagelijkse en wekelijkse rusttijden in de sector van het ongeregeld personenvervoer.

2. Het voorstel beoogt een meer flexibele spreiding van de onderbrekingen en rusttijden voor beroepschauffeurs die ongeregeld personenvervoer verrichten en de onderlinge afstemming van de regels voor internationaal en binnenlands ongeregeld vervoer. De Commissie stelt geen wijzigingen van de minimumduur van onderbrekingen of rusttijden noch van de maximale rijtijden voor. De algemene doelstellingen zijn een efficiënte en hoogwaardige dienstverlening aan de passagiers waarborgen en bestuurders betere arbeidsomstandigheden bieden, waarbij stress en vermoeidheid maximaal worden beperkt.
3. De specifieke regels inzake onderbrekingen en rusttijden voor ongeregeld personenvervoer zijn ingegeven door de kenmerken van dat vervoer, dat afwijkt van lijndiensten voor personenvervoer en het goederenvervoer over de weg. Dit verschillen hebben betrekking op:
 - het seizoensgebonden karakter,
 - de interactie met passagiers,
 - frequente ad-hocwijzigingen in de planning,
 - een kortere gemiddelde dagelijkse rijtijd, en
 - meer geconcentreerd rijden aan het begin en aan het einde van de rit.

In 2020 hadden de Europese wetgevers de Commissie verzocht mogelijke regels op dit gebied te onderzoeken¹.

¹ Artikel 8, lid 10, van Verordening (EG) nr. 561/2006, ingevoegd door wijziging bij Verordening (EU) 2020/1054 van de Commissie (PB L 249 van 31.7.2020, blz. 1).

II. WERKZAAMHEDEN BIJ ANDERE INSTELLINGEN

4. Het Europees Parlement heeft de Commissie vervoer en toerisme (TRAN) aangewezen als bevoegde commissie voor dit voorstel, met mevr. Henna VIRKKUNEN (PPE, FI) als rapporteur, en de Commissie werkgelegenheid en sociale zaken (EMPL) als medeverantwoordelijke commissie, met mevr. Marianne VIND (S&D, DK) als rapporteur. Op 7 november 2023 is gestemd over het verslag van mevr. VIND en op 16 november 2023 over het verslag van mevr. VIRKKUNEN. Een stemming in de plenaire vergadering is gepland voor de week van 11-14 december 2023.
5. Het Europees Economisch en Sociaal Comité heeft op 21 september 2023 een advies goedgekeurd. Het Comité van de Regio's heeft besloten geen advies uit te brengen.

III. WERKZAAMHEDEN IN DE RAAD EN ZIJN VOORBEREIDENDE INSTANTIES

6. Het voorstel en de bijbehorende effectbeoordeling zijn op 7 juni 2023 onder het Zweedse voorzitterschap voorgelegd aan de Groep landtransport. Sommige delegaties zouden de voorkeur hebben gegeven aan een aanvullende wetenschappelijke studie om de mogelijke effecten van de nieuwe regels op de vermoeidheid van bestuurders te beoordelen.
7. De wetgevingstekst werd vervolgens besproken tussen 7 juli en 13 november 2023 onder het Spaanse voorzitterschap. De delegaties steunden in beginsel de invoering van flexibelere regels voor bestuurders in het ongeregeld personenvervoer. Er bestond echter geen eensgezindheid over de gewenste reikwijdte van de flexibiliteit en de bijbehorende waarborgen, met name wat betreft de minimale onderbrekingen van de rijtijd en het uitstel van het begin van de dagelijkse rusttijd. Daarnaast uitten talrijke delegaties hun bezorgdheid over de controleerbaarheid vanwege de complexiteit van de nieuwe regels, de controle-apparatuur en de vereiste bewijsstukken aan boord van bussen.
8. Het voorzitterschap stelde in september 2023 een compromisvoorstel op met een evenwichtiger formulering van de reikwijdte van de flexibiliteit en de bijbehorende waarborgen, en met aangescherpte controlebepalingen. De vertegenwoordiger van de Commissie verdedigde het Commissievoorstel en stond open voor beperkte aanpassingen in de tekst.

9. De meest recente vergadering van de Groep vond plaats op 13 november 2023. De meeste delegaties steunden het compromis van het voorzitterschap. Eén delegatie vond het compromis niet evenwichtig genoeg. Met betrekking tot de specifieke regels inzake onderbrekingen en rusttijden herhaalden sommige delegaties hun verzoek om te waarborgen dat de flexibiliteit bij het nemen van onderbrekingen tijdens de rijtijd alleen geldt voor dagen waarop de totale rijtijd niet meer dan zes uur bedraagt (in plaats van zeven), hetgeen door andere delegaties werd verworpen. Die andere delegaties konden instemmen met een beperking tot zeven uur, maar gaven, net als de vertegenwoordiger van de Commissie, de voorkeur aan een beperking in verband met het rijden overdag. Enkele delegaties herhaalden hun verzoek om meer flexibiliteit te bieden bij het uitstellen van de dagelijkse rusttijd en voor de toepassing van die afwijking op reizen vanaf vier dagen (in plaats van zes dagen).
10. De controlebepalingen vonden sommige delegaties te belastend en de delegaties verschilden van mening over de vraag of een harmonisatie van het reisblad al dat niet moet worden verplicht of zelfs rechtstreeks in de verordening moet worden opgenomen. Daarnaast pleitten sommige delegaties ervoor om de invoering van een toekomstige tachograafversie te stimuleren door het gebruik van afwijkingen te koppelen aan de uitrusting van het voertuig met die nieuwe versie. Andere delegaties kantten zich tegen een te rigide aanpak.
11. Naar aanleiding van de wijzigingen die na de vergadering in het compromis zijn aangebracht, heeft het Comité van permanente vertegenwoordigers op 22 november 2023 het dossier opgesteld met oog op een algemene oriëntatie in de Raad¹. De delegaties steunden het compromis. Twee delegaties herhaalden hun verzoek om meer flexibiliteit met betrekking tot het soort reizen waarbij gebruik kan worden gemaakt van de mogelijkheid om de dagelijkse rusttijd uit te stellen (nieuw artikel 8, lid 2 bis, van de gewijzigde verordening). Enkele andere delegaties drukten hun voorkeur uit voor een waarborg in artikel 7 die de afwijking beperkt tot overdag. Na de tekst van het nieuwe lid 5 van artikel 16 van de gewijzigde verordening te hebben verduidelijkt, beëindigde het voorzitterschap het debat met de conclusie dat het voorstel met het oog op een algemene oriëntatie aan de Raad moest worden voorgelegd.

¹ Doc. 15208/23.

12. De belangrijkste wijzigingen ten opzichte van het Commissievoorstel zijn de volgende:
- Met betrekking tot gewone onderbrekingen van de dagelijkse rijtijd zal de afwijking waarbij kortere onderbrekingen worden toegestaan de mogelijkheid bieden verschillende onderbrekingen van samen 45 minuten te nemen, op voorwaarde dat elke onderbreking minstens 15 minuten lang is. Van de afwijking kan enkel gebruik worden gemaakt als de bij elkaar opgetelde dagelijkse rijtijd niet meer dan zeven uur bedraagt.
 - Wat betreft de optie om de dagelijkse rusttijd uit te stellen (artikel 8, lid 2 bis) wordt de duur van het uitstel beperkt tot één uur, maar deze optie kan, afhankelijk van de reistijd, tweemaal tijdens één reis worden gebruikt. De verordening is nu van toepassing op reizen van ten minste zes dagen (in plaats van acht).
 - Wat betreft de controlebepalingen (artikel 16) moet de bestuurder een reisblad – dat al wordt gebruikt in het internationaal ongeregeld personenvervoer – aan boord hebben voor de rechtvaardiging van eventuele afwijkingen. De Commissie kan de formulieren harmoniseren voor het gebruik ervan in binnenlands vervoer.
 - Tijdens controles langs de weg moeten ook de reisbladen van eerdere reizen worden getoond.
 - De Commissie dient werk te maken van de actualisering van de tachograafspecificaties, zodat het soort personenvervoer van de tachograaf kan worden afgelezen.
 - In artikel 19 is verduidelijkt dat lidstaten inbreuken op de tachograafvoorschriften die in een andere lidstaat zijn begaan, mogen vervolgen indien de inbreuk op hun grondgebied wordt vastgesteld en er nog geen sanctie voor is opgelegd.

IV. **CONCLUSIES**

13. De Raad (Vervoer, Telecommunicatie en Energie) wordt derhalve verzocht tijdens zijn zitting van 4 december 2023 overeenstemming te bereiken over een algemene oriëntatie met betrekking tot de compromistekst die als bijlage bij dit verslag gaat.

2023/0155(COD)

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 wat betreft de minimumeisen voor minimale onderbrekingen en dagelijkse en wekelijkse rusttijden in de sector van het ongeregeld personenvervoer en wat betreft de bevoegdheid van de lidstaten om sancties op te leggen voor inbreuken op Verordening (EU) nr. 165/2014 in een andere lidstaat

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 PB C van , blz. .

² PB C van , blz. .

- (1) Goede arbeidsvoorwaarden voor bestuurders en eerlijke concurrentievoorwaarden voor wegvervoerondernemingen zijn uiterst belangrijk om te komen tot een efficiënte, veilige en sociaal verantwoordelijke wegvervoersector, die niet-discriminerend is en aantrekkelijk voor gekwalificeerde werknemers. Het is dan ook essentieel dat de sociale regelgeving van de Unie inzake wegvervoer duidelijk, evenwichtig, doelmatig en gemakkelijk toe te passen en te handhaven is, en dat deze in de hele Unie op een doeltreffende en consequente manier wordt uitgevoerd.
- (2) De regels inzake maximale dagelijkse en wekelijkse rijtijden, minimale onderbrekingen en dagelijkse en wekelijkse rusttijden van Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad¹ zijn van toepassing op wegvervoerondernemers en hun bestuurders, ongeacht of zij betrokken zijn bij het vervoer van personen of goederen en ongeacht of het vervoer van personen geregeld of ongeregeld is.
- (3) De sector van het ongeregeld personenvervoer over de weg vertoont echter andere kenmerken dan die van het goederenvervoer of het geregelde personenvervoer over de weg, namelijk een hoge seizoensgebondenheid en verschillende rijtijden, die afhangen van de toeristische activiteiten van de passagiers. Waar mogelijk moet worden ingespeeld op ongeplande verzoeken van passagiers in termen van extra haltes en wijzigingen van de route of de dienstregeling. Bij ongeregeld personenvervoer over de weg is de rijtijd doorgaans korter dan bij vrachtvervoer of geregeld busvervoer. De bestuurders slapen meestal ook in hotels en rijden zelden 's nachts. Het is echter mogelijk dat de bestuurders tijdens de arbeidstijd extra activiteiten moeten verrichten, vaak als gevolg van interacties met passagiers.

¹ 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).

- (4) In de evaluatie achteraf van Verordening (EG) nr. 561/2006 werd geconcludeerd dat sommige uniforme regels met betrekking tot minimumonderbrekingen en rusttijden niet geschikt zijn voor de specifieke kenmerken van het ongeregeld personenvervoer over de weg. Uit verdere beoordelingen van de Commissie in dit verband is gebleken dat sommige voorschriften van Verordening (EG) nr. 561/2006 inzake onderbrekingen en dagelijkse en wekelijkse rusttijden ongeschikt en onpraktisch zijn voor bestuurders en ondernemers die ongeregeld personenvervoer over de weg verrichten, aangezien zij een negatief effect hebben op het vermogen om efficiënt en kwalitatief hoogwaardig ongeregeld personenvervoer te organiseren, op de arbeidsomstandigheden van bestuurders en bijgevolg op de verkeersveiligheid.
- (5) Daarom is het passend de voorschriften inzake minimumonderbrekingen en rusttijden aan te passen aan de specifieke eisen van het ongeregeld personenvervoer over de weg, en de toepasselijke regels voor binnenlands en internationaal ongeregeld personenvervoer over de weg op elkaar af te stemmen.
- (6) Flexibelere regels voor de planning van de onderbrekingen en dagelijkse rusttijden van bestuurders die ongeregeld personenvervoer over de weg verrichten, mogen op geen enkele wijze de veiligheid van de bestuurders, de verkeersveiligheid en de arbeidsomstandigheden in gevaar brengen, noch de vermoeidheid van de bestuurders doen toenemen. Een dergelijke flexibiliteit, die van toepassing zou zijn op perioden van 24 uur met minder dan zeven bij elkaar opgetelde rijuren, mag derhalve geen wijziging brengen in de huidige regels inzake de totale minimumonderbrekingen, de maximale rijtijden per dag en per week en de maximale tweewekelijkse rijtijd. De minimeisen voor de arbeidstijd van personen die mobiele werkzaamheden in het wegvervoer uitoefenen, zoals vastgelegd in Richtlijn 2002/15/EG van het Europees Parlement en de Raad¹, moeten ook ongewijzigd van toepassing blijven.

¹ 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).

- (7) Om de uniforme definitie van ongeregeld personenvervoer te waarborgen, moet worden verduidelijkt dat de definitie in Verordening (EG) nr. 1073/2009 van het Europees Parlement en de Raad¹ betrekking heeft op zowel binnenlandse als internationale diensten. Het is ook passend de verwijzing naar Verordening (EG) nr. 1073/2009, waarbij Verordening (EEG) nr. 684/92 van de Raad² is ingetrokken, te actualiseren.
- (8) Meer flexibiliteit bij de planning van onderbrekingen voor bestuurders die ongeregeld personenvervoer over de weg verrichten, mag deze bestuurders er niet van weerhouden onderbrekingen te nemen van een minimumduur die nodig is om naar behoren te kunnen rusten. Daarom moet voor elke onderbreking een minimumduur worden vastgesteld. Bestuurders die ongeregeld personenvervoer over de weg verrichten, moeten daarom de mogelijkheid krijgen hun verplichte onderbreking op te splitsen in afzonderlijke onderbrekingen van ten minste 15 minuten elk, naast de reeds voorziene mogelijkheid om de onderbreking op te splitsen.
- (9) Om ervoor te zorgen dat geen misbruik wordt gemaakt van een grotere flexibiliteit bij de planning van rusttijden van bestuurders die ongeregeld personenvervoer over de weg verrichten, is het van essentieel belang de reikwijdte van deze flexibiliteit duidelijk af te bakenen en te voorzien in passende controles. Bestuurders moeten daarom het begin van hun dagelijkse rusttijden met maximaal 1 uur kunnen uitstellen wanneer de rijtijd voor die dag niet meer dan 7 uur bedraagt, en mogen de start alleen uitstellen wanneer zij eenmalig ongeregeld vervoer van 6 dagen of langer uitvoeren. Elke afwijking mag slechts één keer worden gebruikt tijdens de duur van reis, of twee keer in het geval van eenmalig ongeregeld vervoer van 8 dagen of langer. Het gebruik van de afwijking verandert niets aan de laatste begintijd van een wekelijkse rusttijd. Het moet ook mogelijk zijn dergelijke omstandigheden te controleren met een afdruk uit het controleapparaat of het dienstrooster, naast de tachograafgegevens.

¹ Verordening (EG) nr. 1073/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de internationale markt voor touringcar- en autobusdiensten en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 (herschikking) (PB L 300 van 14.11.2009, blz. 88).

² Verordening (EEG) nr. 684/92 van de Raad van 16 maart 1992 houdende gemeenschappelijke regels voor het internationaal vervoer van personen met touringcars en met autobussen (PB L 74 van 20.3.1992, blz. 1).

- (10) Wanneer de mogelijkheid om de wekelijkse rusttijd voor maximaal 12 opeenvolgende perioden van 24 uur uit te stellen, wordt beperkt tot uitsluitend ongeregeld internationaal personenvervoer, gaat dit ten koste van onverstoorde en eerlijke concurrentie tussen exploitanten, met name voor kleine en middelgrote ondernemingen. Ongeregeld binnenlands personenvervoer mag worden aangeboden onder dezelfde voorwaarden als ongeregeld internationaal personenvervoer, zowel wat de afgelegde afstand als wat de duur of de aan de passagiers verleende diensten betreft. Deze mogelijkheid moet daarom ook gelden voor ongeregeld binnenlands personenvervoer.
- (10 bis) Om doeltreffende en efficiënte controles mogelijk te maken van het juiste gebruik van de afwijking bij het plannen van onderbrekingen en van de mogelijkheid om de dagelijkse en wekelijkse rusttijden bij ongeregeld personenvervoer uit te stellen, moeten de bestuurders gedurende de gehele reis een reisblad aan boord hebben met essentiële informatie over de reis. Een dergelijk reisblad wordt krachtens Verordening (EG) nr. 1073/2009 reeds gebruikt in het internationaal ongeregeld personenvervoer. In overeenstemming met de controlebepalingen van Verordening (EU) nr. 165/2014 betreffende het bijhouden van handmatig opgetekende gegevens, moeten de bestuurders ook papieren of elektronische kopieën aan boord hebben van reisbladen voor ongeregeld vervoer dat in de voorafgaande 28 dagen en, vanaf 31 december 2024, in de voorgaande 56 dagen is verricht. De Commissie moet bij de herziening van de technische specificaties van de tachograaf een mogelijkheid vinden om het type passagiersvervoer (geregeld of ongeregeld personenvervoer) te registreren.
- (10 ter) Krachtens Verordening (EG) nr. 561/2006 moeten de lidstaten de regels vaststellen inzake de sancties wegens inbreuken op die verordening en Verordening (EU) nr. 165/2014, en ervoor zorgen dat deze worden toegepast. In zijn arrest in zaak C-906/19 heeft het Hof van Justitie duidelijk gemaakt dat het voor de lidstaten verboden is een sanctie op te leggen nadat zij een inbreuk op Verordening (EU) nr. 165/2014 hebben vastgesteld die op het grondgebied van een andere lidstaat is begaan en waarvoor nog geen sanctie is opgelegd, en heeft het in punt 45 van dat arrest het volgende onderkend: “[v]oor zover dit aspect van de geldende Unieregeling negatieve gevolgen kan hebben op de arbeidsomstandigheden van de bestuurders en op de verkeersveiligheid, staat het aan de Uniewetgever om tot een eventuele wijziging te beslissen”. Aangezien inbreuken op deze twee verordeningen vaak gelijktijdig plaatsvinden en Verordening (EU) nr. 165/2014 tot doel heeft de naleving van Verordening (EG) nr. 561/2006 te waarborgen, is het passend dat het opleggen van sancties aan een onderneming of een bestuurder voor een inbreuk die op het grondgebied van een lidstaat is vastgesteld, maar op het grondgebied van een andere lidstaat is begaan, betrekking kan hebben op inbreuken op beide verordeningen.

(11) Daar de doelstellingen van deze verordening, namelijk het waarborgen van eerlijke concurrentie en het verbeteren van de arbeidsomstandigheden en de verkeersveiligheid door harmonisatie van de regels inzake onderbrekingen en rusttijden voor bestuurders die ongeregeld personenvervoer over de weg verrichten, en het waarborgen dat de lidstaten sancties kunnen opleggen voor inbreuken op de tachograafregels die op hun grondgebied worden vastgesteld, ongeacht waar deze inbreuken zijn begaan, niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt, maar vanwege de aard van de doelstellingen beter door de Unie kunnen worden verwezenlijkt, kan de Unie, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken.

(12) Verordening (EG) nr. 561/2006 dient derhalve dienovereenkomstig te worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

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

(1) artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:

a) punt n) wordt vervangen door:

“n) “geregeld personenvervoer”: nationaal en internationaal vervoer als gedefinieerd in artikel 2, punten 2 en 3, van Verordening (EG) nr. 1073/2009 van het Europees Parlement en de Raad*;

* Verordening (EG) nr. 1073/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de internationale markt voor touringcar- en autobusdiensten en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 (PB L 300 van 14.11.2009, blz. 88).”;

b) het volgende punt wordt ingevoegd:

“n bis) “ongeregeld personenvervoer”: nationaal en internationaal vervoer als gedefinieerd in artikel 2, punt 4, van Verordening (EG) nr. 1073/2009 van het Europees Parlement en de Raad;”;

(2) aan artikel 7 wordt de volgende alinea toegevoegd:

“Voor een bestuurder in het ongeregeld personenvervoer kan de in de eerste alinea bedoelde onderbreking ook worden vervangen door onderbrekingen van ten minste 15 minuten elk, verdeeld over de in de eerste alinea bedoelde rijperiode, op een wijze die voldoet aan de eerste alinea en op voorwaarde dat de totale bij elkaar opgetelde dagelijkse rijtijd voor die dag niet meer dan 7 uur bedraagt.”;

(3) artikel 8 wordt als volgt gewijzigd:

a) het volgende punt wordt ingevoegd:

“2 bis. Mits de verkeersveiligheid niet in gevaar wordt gebracht, mag een bestuurder die één enkele ongeregelde passagiersdienst met een duur van ten minste 6 opeenvolgende perioden van 24 uur verricht, afwijken van lid 2, eerste alinea, door één keer de dagelijkse rusttijd te nemen binnen maximaal 25 uur na het einde van de vorige dagelijkse of wekelijkse rusttijd, op voorwaarde dat de totale bij elkaar opgetelde rijtijd voor die dag niet meer dan 7 uur bedraagt. Onder dezelfde voorwaarden mag deze afwijking twee keer worden gebruikt voor één enkele ongeregelde passagiersdienst met een duur van ten minste 8 opeenvolgende perioden van 24 uur.”;

b) in lid 6 bis wordt de inleidende zin vervangen door:

“In afwijking van lid 6 mag een bestuurder die één enkele ongeregelde passagiersdienst verricht, de wekelijkse rusttijd voor maximaal 12 opeenvolgende perioden van 24 uur na een vorige normale wekelijkse rusttijd uitstellen, mits:”;

c) in lid 6 bis wordt punt a) geschrapt;

(4) aan artikel 16 worden de volgende leden toegevoegd:

“4. Voor controles langs de weg moet de bestuurder het gebruik van de afwijkingen uit hoofde van artikel 7, lid 4, en artikel 8, leden 2 bis en 6 bis, kunnen rechtvaardigen:

a) door een ingevuld formulier (reisblad) aan boord van het voertuig te hebben. Het is de verantwoordelijkheid van de vervoersonderneming om de bestuurder voorafgaand aan elke reis uit te rusten met ingevulde reisbladen. Op het reisblad dienen ten minste de volgende gegevens te worden vermeld:

- i) het type vervoersdienst;
- ii) de belangrijkste route, met inbegrip van de data van de reis;
- iii) de betrokken vervoerder(s);

b) door papieren of elektronische kopieën van reisbladen die informatie bevatten over de voorafgaande 28 dagen en, vanaf 31 december 2024, de voorafgaande 56 dagen, aan boord te hebben. Deze verplichting vervalt wanneer het voertuig gebruikmaakt van een tachograaf waarmee het in lid 5 bedoelde type passagiersvervoer kan worden geregistreerd.

Voor nationale diensten kan gebruik worden gemaakt van het reisblad voor internationale diensten, in een vorm die aangepast is aan het gebruik voor nationale diensten. De Commissie kan door middel van een uitvoeringshandeling het formaat van het reisblad voor nationale diensten vaststellen om de controle zo nodig te vereenvoudigen. Die uitvoeringshandeling wordt volgens de in artikel 24, lid 2 bis, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

5. Om een uniforme toepassing en handhaving van artikel 7, lid 4, en artikel 8, leden 2 bis en 6 bis, te waarborgen, voegt de Commissie bij de eerste herziening van Uitvoeringsverordening (EU) 2016/799 van de Commissie, of bij de vervanging ervan door een andere uitvoeringshandeling, de nodige technische specificaties toe voor de registratie en opslag in de tachograaf van gegevens over het type passagiersdienst, namelijk geregeld of ongeregeld personenvervoer.”. De uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 24, lid 2 bis, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld. De toepassingsdatum van de uitvoeringshandelingen wordt na raadpleging van de betrokken belanghebbenden vastgesteld.”;

(5) in artikel 19, lid 2, wordt de eerste alinea vervangen door:

“De lidstaten zorgen ervoor dat de bevoegde autoriteiten een sanctie kunnen opleggen aan een onderneming en/of bestuurder voor een inbreuk op deze verordening of op Verordening (EU) nr. 165/2014 die zij op hun grondgebied vaststellen en waarvoor nog geen sanctie is opgelegd, ook wanneer die inbreuk is begaan op het grondgebied van een andere lidstaat of van een derde land.”.

Artikel 2

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.

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

Voor de Raad

De voorzitter
