



Raad van de
Europese Unie

Brussel, 7 april 2020
(OR. en)

Interinstitutioneel dossier:
2017/0122(COD)

5114/1/20
REV 1 ADD 1

TRANS 7
SOC 8
CODEC 12
PARLNAT 20

MOTIVERING VAN DE RAAD

Betreft: Standpunt van de Raad in eerste lezing met het oog op de vaststelling van 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

- Motivering van de Raad
- Vastgesteld door de Raad op 7 april 2020

I. INLEIDING

1. Op 31 mei 2017 nam de Europese Commissie een voorstel aan 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.
2. In het wetgevingsproces was dit voorstel onderdeel van mobiliteitspakket I, samen met twee andere voorstellen, waarvan het ene de toegang tot het beroep van wegvervoerondernemer en tot de markt voor het goederenvervoer over de weg betrof, en het andere handhavingsbepalingen voor sociale wetgeving voor bestuurders en hun detachering.
3. Op 3 december 2018 bereikte de Raad (Vervoer, Telecommunicatie en Energie) een akkoord over een algemene oriëntatie¹.
4. Het Europees Parlement stelde zijn standpunt in eerste lezing vast op 4 april 2019.
5. Tussen oktober en december 2019 voerden het Europees Parlement, de Raad en de Commissie onderhandelingen om tot een akkoord over het voorstel te komen. Op 11 december 2019 was er een akkoord over een compromistekst, die op 20 december 2019 door het Comité van permanente vertegenwoordigers werd goedgekeurd.²
6. De Commissie vervoer en toerisme (TRAN) van het Europees Parlement bevestigde het politiek akkoord op 21 januari 2020, en de Raad op 20 februari 2020.³

¹ Doc. ST 15084/18.

² Doc. ST 15083/19.

³ Doc. ST 5424/20 + ADD 1-4.

7. De Raad hield bij zijn werkzaamheden rekening met het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité van 18 januari 2018 en van het Comité van de Regio's van 1 februari 2018.
8. Rekening houdend met bovengenoemd akkoord stelde de Raad op 7 april 2020 via de schriftelijke procedure het standpunt van de Raad in eerste lezing (in de door de juristen-vertalers bijgewerkte versie) vast volgens de gewone wetgevingsprocedure van artikel 294 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

II. DOELSTELLING

9. De algemene doelstelling van het voorstel is de harmonisatie van de voorschriften voor rijtijden, onderbrekingen en rusttijden in het wegvervoer, en wel door het gebruik van tachografen, om zo concurrentievervalsing te voorkomen, de verkeersveiligheid te verbeteren en te zorgen voor goede arbeidsomstandigheden voor bestuurders in de Unie.

III. ANALYSE VAN HET STANDPUNT VAN DE RAAD IN EERSTE LEZING

A) Algemeen

10. Op basis van het Commissievoorstel hebben het Europees Parlement en de Raad onderhandeld om tot een akkoord te komen op het moment dat de Raad zijn standpunt in eerste lezing bepaalt. De tekst van het ontwerpstandpunt van de Raad stemt volledig overeen met het compromis dat de twee wetgevers hebben bereikt.

B) Belangrijkste elementen

11. De belangrijkste elementen van het compromis in het standpunt van de Raad in eerste lezing zijn:

a) Lichte bedrijfsvoertuigen zijn nu ook in het voorstel opgenomen

12. In het oorspronkelijke Commissievoorstel ontbraken lichte bedrijfsvoertuigen in de zin van Verordening (EG) nr. 561/2006, terwijl het Parlement vond dat die wel moesten worden opgenomen. De tekst van de Raad neemt die voertuigen op in de werkingssfeer van de verordening indien de toegestane maximummassa, dat van aanhangwagens of opleggers inbegrepen, meer dan 2,5 ton bedraagt en de voertuigen voor rekening van derden worden gebruikt in het internationale vervoer (artikel 2, lid 1, juncto artikel 3, punt h bis, van Verordening (EG) nr. 561/2006). Bijgevolg vallen deze voertuigen ook binnen de werkingssfeer van Verordening (EU) nr. 165/2014 en moeten zij dus ook met slimme tachografen worden uitgerust.
13. De Commissie zal gebruikmaken van een overgangsperiode (tot 1 juli 2026) om binnen 18 maanden na de inwerkingtreding van de onderhavige wijzigingsverordening uitvoeringshandelingen vast te stellen waarin de gegevens, de functies en de installatie van tachografen in lichte bedrijfsvoertuigen nader worden bepaald, zodat de productie van deze tachografen van start kan gaan en voertuigen hiermee vóór het einde van de overgangsperiode kunnen worden uitgerust.
14. Derhalve zijn de amendementen 353/rev, 368, 373 en 375 aanvaard in het standpunt van de Raad, zij het anders geformuleerd.

b) Organisatie van de wekelijkse rusttijd

15. Om een compromis te bereiken over de bepalingen inzake de wekelijkse rusttijden (artikel 8, lid 6, van Verordening (EG) nr. 561/2006) mocht van de Raad de regel behouden blijven dat een bestuurder twee normale wekelijkse rusttijden of één normale wekelijkse rusttijd en één verkorte wekelijkse rusttijd van ten minste 24 uur moet nemen per periode van twee opeenvolgende weken.
16. De Raad heeft in het compromis evenwel aangedrongen op een zekere flexibiliteit voor bestuurders in het langeafstandsvervoer van goederen; dit komt overeen met het oorspronkelijke Commissievoorstel. Een bestuurder die internationaal goederenvervoer buiten de lidstaat van vestiging verricht, mag twee opeenvolgende verkorte wekelijkse rusttijden nemen, op voorwaarde dat hij in een willekeurige periode van vier opeenvolgende weken ten minste twee normale wekelijkse rusttijden neemt. Indien hij twee opeenvolgende verkorte wekelijkse rusttijden heeft genomen, moet de volgende wekelijkse rusttijd worden voorafgegaan door een rusttijd ter compensatie van de twee verkorte wekelijkse rusttijden. Tijdens deze verlengde rusttijd heeft de bestuurder het recht op "terugkeer naar huis" (zie punt 19 hieronder). Amendement 379 is derhalve behouden als basis in het standpunt van de Raad. Amendement 381 is niet overgenomen.
17. Om ervoor te zorgen dat er wegcontroles op rusttijden kunnen worden uitgevoerd over een periode van vier weken, moeten de bewijsstukken aan boord van het voertuig nu 56 in plaats van 28 dagen worden bewaard (artikel 36 van Verordening (EU) nr. 165/2014). Zie amendementen 365, 420-422.

c) Verbod op slapen in de cabine

18. De Raad houdt in zijn standpunt vast aan het oorspronkelijke Commissievoorstel wat betreft het verbod op het nemen van rusttijd in een voertuig tijdens normale wekelijkse rusttijden en wekelijkse rusttijden van meer dan 45 uur ter compensatie van eerdere verkorte wekelijkse rusttijden (artikel 8, lid 8, van Verordening (EG) nr. 561/2006). De Raad heeft wel bepaalde delen van amendement 382 van het Parlement aanvaard die gaan over de bijzonderheden van het vereiste verblijf. In dit verband is bepaald dat alle kosten voor verblijf buiten het voertuig door de werkgever moeten worden gedragen, een standpunt dat door het Parlement gedeeld wordt (zie amendement 383).

d) Regelmatige terugkeer van de bestuurder

19. Het standpunt van de Raad – dat voortbouwt op het oorspronkelijke Commissievoorstel – dat een vervoersonderneming het werk van bestuurders zodanig moet organiseren dat zij regelmatig naar huis kunnen terugkeren om een lange rusttijd te nemen (artikel 8, lid 8 bis, van Verordening (EG) nr. 561/2006), scherpt deze eis aan wat het bewijs en het toezicht betreft, en het biedt meer duidelijkheid over de plaats waarnaar de bestuurder terugkeert. In de tekst van de Raad wordt van de bestuurder geëist dat hij terugkeert naar de exploitatievestiging van de werkgever waar de bestuurder normaal gezien gestationeerd is en waar zijn wekelijkse rusttijd begint, in de lidstaat van vestiging, of naar zijn woonplaats, met dien verstande dat het aan de bestuurder is de plaats te kiezen waar hij de rusttijden doorbrengt, terwijl de werkgever ervoor verantwoordelijk is dat de bestuurder regelmatig kan terugkeren. De bestuurder moet ten minste om de vier weken kunnen terugkeren, overeenkomstig amendement 385. Om de regeling eenvoudig te houden en omdat bestuurders en werkgevers zich in ongelijke onderhandelingsposities bevinden, heeft de Raad niet de grotere flexibiliteit aanvaard waar het Parlement in de amendementen 355, 377 en 385 om vroeg.

e) Minimumnormen voor parkeerinfrastructuur

20. Hoewel het voorstel van de Commissie geen specifieke bepalingen over parkeerterreinen bevatte, is de Raad er tijdens de besprekingen met het Parlement en de Commissie mee akkoord gegaan dat de Commissie verplicht wordt om op een officiële website een lijst bekend te maken (en regelmatig te actualiseren) van alle gecertificeerde parkeerterreinen met een adequate infrastructuur voor bestuurders in het goederen- en personenvervoer over de weg (artikel 8 bis van Verordening (EG) nr. 561/2006). In de tekst van de Raad is nu bepaald dat de Commissie bij gedelegeerde handeling normen voor dienstverlening en beveiliging moet vaststellen, alsook een procedure voor de certificering van deze parkeerterreinen. Als gevolg van dit compromis, waarin tegemoet wordt gekomen aan de belangrijkste eis van het Parlement (amendement 387), zijn de verzoeken om meer gedetailleerde bepalingen op te nemen in de verordening (amendement 400) niet overgenomen in de tekst van de Raad.

f) Onderbreking van de wekelijkse rusttijd op een veerboot of een trein

21. In de tekst van de Raad wordt vastgehouden aan de door de Commissie voorgestelde wijziging van de voorschriften voor een bestuurder die een voertuig begeleidt dat gedurende de rusttijd van de bestuurder per veerboot of per trein wordt vervoerd. De dagelijkse of verkorte wekelijkse rusttijd van de bestuurder mag hooguit tweemaal worden onderbroken door andere activiteiten die samen niet langer dan één uur duren (artikel 9, lid 1, van Verordening (EG) nr. 561/2006). Met betrekking tot normale wekelijkse rusttijden breidt de tekst van de Raad de afwijking uit naar veerboot- of treinreizen die ten minste 8 uur duren, mits de bestuurder toegang heeft tot een slaapcabine. De amendementen 364, 388 en 389 zijn dus aanvaard in het standpunt van de Raad, zij het dat ze voor een deel anders zijn geformuleerd.

g) Rijtijd in uitzonderlijke omstandigheden

22. In de tekst van de Raad wordt het voorstel van de Commissie met betrekking tot uitzonderlijke omstandigheden nader bepaald, zodat bestuurders voortaan onder strikte voorwaarden en met in achtneming van bepaalde waarborgen de dagelijkse en wekelijkse rijtijd met maximaal één uur mogen overschrijden, of met maximaal twee uur op voorwaarde dat onmiddellijk vóór het extra rijden een aaneengesloten onderbreking van 30 aaneengesloten minuten is genomen, om de exploitatievestiging van de werkgever of de woonplaats te bereiken. Deze uitzondering mag alleen vóór het begin van langere rusttijden worden gebruikt, en er is een volledige compensatie nodig (artikel 12, lid 2, van Verordening (EG) nr. 561/2006). Hiermee is amendement 391 in het standpunt van de Raad aanvaard, zij het dat het voor een deel anders is geformuleerd.
23. Voorts is in de tekst van de Raad bepaald dat de Commissie onmiddellijk op een openbare website informatie moet bekendmaken over dringende gevallen waarin de lidstaten onder uitzonderlijke omstandigheden tijdelijke uitzonderingen op de regels inzake rij- en rusttijden kunnen toestaan (artikel 14 van Verordening (EG) nr. 561/2006). Hiermee is amendement 395 in het standpunt van de Raad aanvaard, zij het dat het voor een deel anders is geformuleerd.

h) Invoering van slimme tachografen (versie 2) in bestaande voertuigenparken

24. Met betrekking tot de gegevens die door de slimme tachograaf worden geregistreerd, voegt de tekst van de Raad aan de verordening toe dat tachografen in staat moeten zijn de positie van het voertuig te registreren telkens wanneer het de grens van een lidstaat overschrijdt (dit was reeds bepaald in het voorstel van de Commissie), en telkens wanneer laad- of losactiviteiten met betrekking tot het voertuig worden verricht, en ook moeten registreren of het voertuig voor goederen- of personenvervoer is gebruikt (artikel 8, lid 1, van Verordening (EU) nr. 165/2014). De essentie van amendementen 409 tot en met 411 is dus behouden in het standpunt van de Raad.
25. Wat de invoering van slimme tachografen in bestaande voertuigenparken betreft, wilden zowel het Parlement als de Raad dat daar veel meer haast mee gemaakt werd (artikel 3, lid 4, van Verordening (EU) nr. 165/2014). De compromistekst bepaalt dat voertuigen uiterlijk drie jaar na het einde van het jaar van inwerkingtreding van gedetailleerde bepalingen voor de nieuwe generatie slimme tachografen technisch grondig vernieuwd moeten worden (d.w.z. voertuigen met een analoge of digitale tachograaf krijgen een slimme tachograaf); die termijn is vier jaar indien een voertuig reeds is uitgerust met een slimme tachograaf (versie 1). De Commissie heeft 12 maanden de tijd om de specificaties voor de tweede generatie slimme tachografen vast te stellen (artikel 11, lid 2, van Verordening (EU) nr. 165/2014). Voertuigen die 24 maanden na de inwerkingtreding van die specificaties voor het eerst worden geregistreerd, moeten reeds zijn uitgerust met de nieuwe generatie slimme tachografen (artikel 8, lid 1, van Verordening (EU) nr. 165/2014). De amendementen 368, 369, 403-406, 412 en 415 zijn hiermee in het standpunt van de Raad aanvaard, zij het dat ze deels anders zijn geformuleerd. Amendement 402 is niet aanvaard.
26. In verband met deze wijziging is de Raad ook akkoord gegaan met de verplichting voor de lidstaten om hun controleautoriteiten binnen drie jaar na de inwerkingtreding van de eerder genoemde gedetailleerde bepalingen (artikel 9, lid 2, van Verordening (EU) nr. 165/2014) in afdoende mate uit te rusten met apparatuur voor vroegtijdige detectie op afstand. Amendement 413/rev is dus deels overgenomen.
27. Tevens zorgt de tekst van de Raad voor een nadere precisering van het Commissievoorstel over het handmatig optekenen van grensoverschrijdingen totdat dit automatisch door slimme tachografen wordt gedaan (artikel 34, lid 1 en de leden 6 en 7, van Verordening (EU) nr. 165/2014). Bij deze precisering is rekening gehouden met amendement 417.

i) Overige elementen van het Raadsstandpunt

28. Voorts heeft de Raad de volgende elementen aan het Commissievoorstel toegevoegd (deze staan thans in de definitieve tekst van het standpunt van de Raad):

- a) een nadere omschrijving van "niet-commercieel vervoer" (artikel 4 van Verordening (EG) nr. 561/2006);
- b) een facultatieve uitzondering voor voertuigen die worden gebruikt voor de levering van stortklaar beton (artikel 13, lid 1, punt r), van Verordening (EG) nr. 561/2006);
- c) onderzoeksprocedure voor bepaalde uitvoeringshandelingen (artikel 25, lid 2, van Verordening (EG) nr. 561/2006);
- d) het voorschrift dat tachograafgegevens over de overschrijding van de maximale rijtijd ter kennis van de controleautoriteiten worden gebracht voor vroegtijdige detectie op afstand van mogelijke manipulatie of mogelijk misbruik (artikel 9, lid 4, van Verordening (EU) nr. 165/2014);
- e) de bepaling dat tachografen van de volgende generatie gegevensgebruik in operationele modus door een extern apparaat mogelijk maken (artikel 10, lid 2, van Verordening (EU) nr. 165/2014);
- f) een procedure voor het opnieuw verzegelen van verwijderde of verbroken zegels van tachografen die door controlerend ambtenaren zijn geopend (artikel 22, lid 5, van Verordening (EU) nr. 165/2014);
- g) de mogelijkheid voor de bevoegde autoriteit om te verplichten tot de vervanging van de bestuurderskaart door een nieuwe indien dit noodzakelijk is om aan de nieuwe technische specificaties te voldoen (artikel 26, lid 7 bis, van Verordening (EU) nr. 165/2014);

29. De Raad heeft tevens de volgende amendementen van het Parlement op het Commissievoorstel in hun geheel overgenomen of het principe ervan aanvaard:

- a) een uitbreiding van de vrijstelling voor bestuurders-ambachtslieden (artikel 3, lid 1, van Verordening (EG) nr. 561/2006); amendement 374;

- b) de noodzaak van een beoordeling door de Commissie van eventuele speciale rustregels voor bestuurders die ongeregeld personenvervoer verrichten (artikel 8, lid 9 bis, van Verordening (EG) nr. 561/2006); amendementen 354, 372 en 380;
- c) de toevoeging van "beloningen voor leveringssnelheid" aan de lijst van schadelijke prikkels (artikel 10, lid 1, van Verordening (EG) nr. 561/2006); amendement 390;
- d) een facultatieve uitzondering voor bouwvoertuigen binnen een straal van 100 km (artikel 13, lid 1, punt q, van Verordening (EG) nr. 561/2006); amendement 394;
- e) een speciaal verslag van de Commissie over autonome rijsystemen en de gevolgen daarvan voor de regels voor rij- en rusttijden (artikel 9 bis van Verordening (EG) nr. 561/2006); amendement 397;
- f) de verduidelijking dat tachografen en tachograafkaarten over voldoende geheugen-capaciteit moeten beschikken voor het opslaan van de vereiste gegevens (artikel 4, lid 2, van Verordening (EU) nr. 165/2014); amendement 406;
- g) herhalingscursussen voor bestuurders (waarvan de kosten door de werkgever moeten worden betaald) en controleautoriteiten (amendementen 418 en 419, overwegingen 30 en 31);
- h) een vollediger documentatie van rusttijden, onderbrekingen en verloven, alsook van rusttijd die op een veerboot of een trein wordt doorgebracht (artikel 34, lid 5, van Verordening (EG) nr. 165/2014); amendement 416.

IV. CONCLUSIE

30. Het standpunt van de Raad in eerste lezing komt volledig overeen met het compromis dat de Raad en het Europees Parlement met behulp van de Commissie hebben bereikt. Het compromis is bevestigd in een brief d.d. 23 januari 2020 van de voorzitter van de Commissie TRAN aan de voorzitter van het Coreper. Hierin laat de voorzitter van de Commissie TRAN weten dat zij de leden van de commissie en vervolgens de plenaire vergadering zal aanbevelen het standpunt van de Raad in eerste lezing aan te nemen — dus zonder amendementen van het Parlement in tweede lezing — onder voorbehoud van toetsing van de tekst door de juristen-vertalers van beide instellingen.
31. De Raad is dan ook van oordeel dat zijn standpunt in eerste lezing duidt op een evenwichtig resultaat van de onderhandelingen, en dat de gewijzigde verordeningen door middel van harmonisatie, verduidelijking van de regels en betere handhaving de arbeidsomstandigheden van bestuurders zullen verbeteren en de verkeersveiligheid en eerlijke concurrentie in het wegvervoer ten goede zullen komen.
-