

I

(Wetgevingshandelingen)

VERORDENINGEN

VERORDENING (EU) 2020/1054 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 15 juli 2020

tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 wat betreft de minimeisen 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 Comité ⁽¹⁾,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's ⁽²⁾,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure ⁽³⁾,

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, die niet-discriminerend is en aantrekkelijk voor gekwalificeerde werknemers. Om dat proces te bevorderen, is het essentieel dat de sociale regelgeving van de Unie inzake wegvervoer duidelijk, evenwichtig en doelmatig is, gemakkelijk toe te passen en te handhaven is, en dat deze in de hele Unie op een doeltreffende en consequente manier wordt uitgevoerd.
- (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 Raad ⁽⁴⁾, is een aantal tekortkomingen bij de uitvoering van dat rechtskader aan het licht gekomen. Onduidelijke regels voor de wekelijkse rusttijden, rustfaciliteiten en onderbrekingen bij een meervoudige bemanning alsmede het gebrek aan regels inzake de terugkeer van bestuurders naar huis, hebben geleid 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. De maximale dagelijkse en wekelijkse rijtijden zorgen echter voor een daadwerkelijke verbetering van de sociale omstandigheden van bestuurders en van de verkeersveiligheid in het algemeen. Om nakoming van de regels te verzekeren zijn niet-aflatende inspanningen nodig.

⁽¹⁾ PB C 197 van 8.6.2018, blz. 45.

⁽²⁾ PB C 176 van 23.5.2018, blz. 57.

⁽³⁾ Standpunt van het Europees Parlement van 4 april 2019 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad) en standpunt van de Raad in eerste lezing van 7 april 2020 (PB C 151 van 6.5.2020, blz. 1). Standpunt van het Europees Parlement van 9 juli 2020 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad).

⁽⁴⁾ 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).

- (3) Om de verkeersveiligheid te bevorderen moeten vervoersondernemingen worden aangemoedigd een veiligheids-cultuur aan te nemen waar men zich op alle niveaus aan houdt. Ter voorkoming van inbreuken op de rij- en rusttijden of een verslechtering van de verkeersveiligheid, moet het met name niet worden toegestaan dat een betaling op basis van prestaties wordt gekoppeld aan de tijd die nodig is voor het vervoer van de passagiers naar hun bestemming of voor de levering van goederen.
- (4) 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, aan inefficiënt en ongelijkmatig gebruik van controle-instrumenten en aan onvoldoende administratieve samenwerking tussen de lidstaten.
- (5) Ter wille van een grotere duidelijkheid en consistentie moet een vrijstelling van de toepassing van Verordening (EG) nr. 561/2006 voor het niet-commerciële gebruik van een voertuig nader worden omschreven.
- (6) Duidelijke, geschikte, evenwichtige 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 en eerlijke concurrentie tussen ondernemers en bij te dragen tot meer verkeersveiligheid voor alle weggebruikers.
- (7) De bestaande voorschriften inzake onderbrekingen bleken 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.
- (8) Bestuurders die betrokken zijn bij internationaal langeafstandsvervoer van goederen, zijn lange tijd weg van huis. Door de huidige voorschriften inzake de wekelijkse rusttijd kunnen die perioden onnodig worden verlengd. Het is dus wenselijk de bepalingen inzake normale wekelijkse rusttijd zodanig aan te passen dat het voor bestuurders gemakkelijker is om in overeenstemming met de regels te rijden en toch de normale wekelijkse rusttijd thuis te nemen, en volledig te worden gecompenseerd voor alle verkorte wekelijkse rusttijden. Gezien de verschillen tussen personenvervoer- en goederenvervoer moet deze mogelijkheid niet van toepassing zijn op bestuurders die personenvervoer verrichten.
- (9) Iedere flexibiliteit in de planning van de rusttijden van bestuurders moet transparant en voorspelbaar zijn voor de bestuurder en mag op geen enkele wijze de verkeersveiligheid in gevaar brengen door hun vermoeidheid te verhogen of de arbeidsomstandigheden te verslechteren. Deze flexibiliteit mag daarom de huidige arbeidstijd van de bestuurder of de maximale tweewekelijkse rijtijd van de bestuurder niet wijzigen en moet aan strengere regels worden onderworpen wat de compensatie voor verkorte rusttijden betreft.
- (10) Om ervoor te zorgen dat er geen misbruik wordt gemaakt van deze flexibiliteit, is het essentieel de werkingssfeer daarvan duidelijke af te bakenen en tevens te voorzien in passende controlemaatregelen. Deze werkingssfeer moet daarom worden beperkt tot bestuurders die hun verkorte wekelijkse rusttijden in de referentieperiode buiten de lidstaten van de onderneming en buiten het land van de woonplaats van de bestuurder doorbrengen. Dit kan worden gecontroleerd door de tachograafgegevens langs de weg en ter plaatse bij de vervoersonderneming te raadplegen; deze bevatten immers de plaats van het begin en het einde van de rusttijd en informatie over individuele bestuurders.
- (11) Teneinde een doeltreffende handhaving te garanderen, is het van essentieel belang dat de bevoegde autoriteiten bij wegcontroles kunnen nagaan of de rij- en rusttijden naar behoren zijn nageleefd op de dag van de controle en tijdens de voorafgaande 56 dagen.
- (12) De snelle technologische vooruitgang leidt tot de geleidelijke automatisering van de rijsystemen, waarbij minder of geen directe inbreng van de bestuurder nodig is. Om deze veranderingen aan te pakken moet de huidige wetgeving — met inbegrip van de regelgeving inzake rij- en rusttijden — wellicht worden aangepast om de verkeersveiligheid en een gelijk speelveld te garanderen en de arbeidsomstandigheden te verbeteren, en om de Unie tegelijkertijd in staat te stellen de weg te bereiden voor nieuwe innovatieve technologieën en praktijken. De Commissie moet daarom een evaluatieverslag over het gebruik van autonome rijsystemen in de lidstaten indienen, onder meer de voordelen van autonome rijtechnologieën. Dat verslag dient, indien passend, vergezeld te gaan van een wetgevingsvoorstel.
- (13) Ter bevordering van sociale vooruitgang moet worden gespecificeerd waar de wekelijkse rusttijden kunnen 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 vervoersonderneming als werkgever moet doorbrengen. Om te zorgen voor goede arbeidsomstandigheden en de veiligheid van bestuurders moet het vereiste worden verduidelijkt dat bestuurders over een kwalitatief hoogwaardig en gendervriendelijk verblijf kunnen beschikken als zij hun wekelijkse rusttijd buitenshuis nemen.

- (14) Er moet tevens worden bepaald dat vervoersondernemingen 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 een exploitatievestiging van de vervoersonderneming in haar lidstaat van vestiging of zijn woonplaats kan worden bereikt en de bestuurders zijn vrij te bepalen waar zij hun rusttijd willen doorbrengen. Om aan te tonen dat de vervoersonderneming haar verplichtingen inzake de organisatie van de regelmatige terugkeer nakomt, moet de vervoersonderneming gebruik kunnen maken van tachograafgegevens, het dienstrooster van de bestuurder of andere documentatie. Dergelijk bewijs moet in de bedrijfsruimte van de vervoersonderneming beschikbaar zijn om op verzoek van de met controle belaste autoriteiten te worden overlegd.
- (15) Terwijl de normale wekelijkse rusttijden en langere rusttijden niet in het voertuig of op een parkeerterrein kunnen worden genomen, maar alleen in geschikte accommodatie die eventueel grenst aan een parkeerterrein mogen worden genomen, is het van het grootste belang dat bestuurders veilige en beveiligde parkeerterreinen kunnen vinden die passende veiligheidsniveaus en passende faciliteiten bieden. De Commissie heeft reeds onderzocht hoe de ontwikkeling van parkeerterreinen van hoge kwaliteit, die ten minste aan de noodzakelijke minimumvereisten voldoen, kan worden aangemoedigd. De Commissie moet daarom normen ontwikkelen voor veilige en beveiligde parkeerterreinen. Deze normen moeten bijdragen tot de bevordering van parkeerterreinen van hoge kwaliteit. De normen kunnen worden herzien om de toegang tot alternatieve brandstoffen, in lijn met het beleid voor de ontwikkeling van deze infrastructuur, te verbeteren. Ook is het belangrijk dat parkeerterreinen vrij worden gehouden van ijs en sneeuw.
- (16) De veilige en beveiligde parkeerterreinen moeten worden onderworpen aan controleprocedures die volgens Unienormen moeten worden gecertificeerd. Die controleprocedures moeten er tegelijk voor zorgen dat de parkeerterreinen aan deze normen blijven voldoen. De Commissie moet daarom worden belast met het opstellen van een certificeringssysteem voor de ontwikkeling van veilige en beveiligde parkeerterreinen in de Unie.
- (17) Het is in het belang van de verkeersveiligheid en de handhaving dat alle bestuurders zich volledig bewust zijn van de regels op het gebied van rij- en rusttijden en van de gevaren van vermoeidheid. Eenvoudig toegankelijke informatie over beschikbare rustfaciliteiten is in dit verband van belang. Daarom moet de Commissie via een gebruikersvriendelijke website informatie over veilige en beveiligde parkeerterreinen aanbieden. Deze informatie moet actueel worden gehouden.
- (18) Om ervoor te zorgen dat parkeerterreinen steeds veilig en beveiligd zijn, moet de bevoegdheid aan de Commissie worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen om de normen voor het dienstverleningsniveau in veilige en beveiligde parkeerterreinen te bepalen en de procedures om deze veiligheid en beveiliging te certificeren. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadplegingen overgaat, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen gebeuren in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven⁽⁵⁾. Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen moet het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip als de deskundigen van de lidstaten ontvangen, en moeten hun deskundigen systematisch toegang hebben tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen.
- (19) De herziene TEN-V-richtsnoeren die zijn vastgesteld in Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad⁽⁶⁾ voorzien in de aanleg van parkeerterreinen langs snelwegen op ongeveer 100 km afstand van elkaar, met parkeerplaatsen van een adequaat veiligheids- en beveiligingsniveau voor commerciële weggebruikers. Om de aanleg van passende parkeerinfrastructuur te versnellen en te bevorderen, is het van belang dat er voldoende mogelijkheden voor medefinanciering door de Unie beschikbaar zijn, overeenkomstig de huidige en toekomstige rechtshandelingen van de Unie waarin de voorwaarden voor die financiële steun zijn vastgelegd.
- (20) Bij een aanzienlijk deel van het wegvervoer binnen de Unie wordt voor een gedeelte van de rit gebruikgemaakt van veerboten of treinen. Voor dergelijk vervoer moeten daarom duidelijke, passende bepalingen betreffende rusttijden en onderbrekingen worden vastgesteld.

⁽⁵⁾ PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.

⁽⁶⁾ Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk en tot intrekking van Besluit nr. 661/2010/EU (PB L 348 van 20.12.2013, blz. 1).

- (21) Bestuurders worden soms geconfronteerd met onvoorziene omstandigheden, waardoor het onmogelijk wordt de gewenste bestemming voor het nemen van wekelijkse rusttijden 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 situaties die zich plots voordoen, en noch te vermijden noch te voorzien zijn, waarin het voor een korte tijd onverwachts onmogelijk wordt de bepalingen van deze verordening onverkort toe te passen. Dergelijke omstandigheden kunnen daarom niet systematisch worden aangevoerd om naleving van deze verordening te ontlopen. Om behoorlijke handhaving te waarborgen, moet de bestuurder de uitzonderlijke omstandigheden, die tot het afwijken van de regels geleid hebben, documenteren. Voorts moet worden gegarandeerd dat de rijtijd niet buitensporig wordt.
- (22) 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.
- (23) De lidstaten moeten alle noodzakelijke maatregelen nemen om te waarborgen dat de nationale regels inzake sancties die van toepassing zijn op inbreuken op grond van Verordening (EG) nr. 561/2006 en Verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en van de Raad ⁽⁷⁾ op doeltreffende, evenredige en ontmoedigende wijze worden uitgevoerd. Het is belangrijk te zorgen dat beroepsbeoefenaars gemakkelijk toegang hebben tot informatie over de sancties die in elke lidstaat van toepassing zijn. De Europese Arbeidsautoriteit, die is opgericht bij Verordening (EU) 2019/1149 van het Europees Parlement en de Raad ⁽⁸⁾ kan deze toegang faciliteren, door de informatie beschikbaar te stellen via de Uniebrede website die fungeert als één portaal voor de toegang tot informatiebronnen en -diensten op Unieniveau en op nationaal niveau in alle officiële talen van de Unie, zoals vastgesteld bij Verordening (EU) 2018/1724 van het Europees Parlement en de Raad ⁽⁹⁾.
- (24) Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering 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. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁰⁾.
- (25) Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van Verordening (EU) nr. 165/2014 te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om gedetailleerde bepalingen vast te stellen 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 activiteiten gedetailleerde bepalingen die nodig zijn voor de eenvormige toepassing van bepalingen inzake gegevens en functies, en de installatie van tachografen. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011.
- (26) Om de kosteneffectiviteit van de handhaving van de sociale regelgeving te verbeteren, moeten de huidige en slimme tachograafsystemen volledig worden benut en moet de slimme tachograaf ook verplicht zijn voor lichte bedrijfsvoertuigen boven een bepaald gewicht en die internationaal vervoer verrichten voor rekening van derden. De functies van de tachograaf moeten daarom worden verbeterd om preciezere positionering mogelijk te maken.
- (27) Met het oog op de kosteneffectiviteit van de handhaving van de sociale regelgeving, de snelle ontwikkeling van nieuwe technologieën, de digitalisering in de economie van de Unie en de behoefte aan een gelijk speelveld voor bedrijven in het internationale wegvervoer, moet de overgangperiode voor de installatie van slimme tachografen in ingeschreven voertuigen worden bekort. Met behulp van slimme tachografen zullen controles eenvoudiger zijn, hetgeen het werk van nationale autoriteiten zal vergemakkelijken.

⁽⁷⁾ 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).

⁽⁸⁾ Verordening (EU) 2019/1149 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 tot oprichting van een Europese Arbeidsautoriteit, tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 883/2004, (EU) nr. 492/2011 en (EU) 2016/589, en tot intrekking van Besluit (EU) 2016/344 (PB L 186 van 11.7.2019, blz. 21).

⁽⁹⁾ Verordening (EU) 2018/1724 van het Europees Parlement en de Raad van 2 oktober 2018 tot oprichting van één digitale toegangspoort voor informatie, procedures en diensten voor ondersteuning en probleemoplossing en houdende wijziging van Verordening (EU) nr. 1024/2012 (PB L 295 van 21.11.2018, blz. 1).

⁽¹⁰⁾ 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).

- (28) 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 passende termijn na de inwerkingtreding van de gedetailleerde technische bepalingen. Een dergelijke termijn zal ervoor zorgen dat er voldoende tijd is voor de voorbereiding.
- (29) In voertuigen die niet met slimme tachografen 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.
- (30) De registratie van activiteiten op de tachograaf is een belangrijk onderdeel van het werk van de bestuurder. Het is daarom van cruciaal belang dat bestuurders de passende opleiding krijgen over het gebruik van nieuwe mogelijkheden van tachografen die op de markt worden gebracht. Als werkgevers moeten de vervoersondernemingen de kosten in verband met deze opleiding voor hun rekening nemen.
- (31) Controleambtenaren die de naleving van de relevante Uniewetgeving in de wegvervoerssector controleren, kampen met problemen als gevolg van de verscheidenheid aan tachografen die in gebruik zijn en de verfijnde manipulatietechnieken die zich snel ontwikkelen. Dit speelt met name bij wegcontroles. Het is daarom van cruciaal belang dat de controleambtenaren een passende opleiding krijgen om ervoor te zorgen dat zij volledig bij zijn wat de meest recente technologische ontwikkelingen en manipulatietechnieken betreft.
- (32) Teneinde de vervoersondernemingen en controleautoriteiten minder te belasten wanneer een controlerend ambtenaar het zegel van de tachograaf voor controledoelinden verwijdert, moet worden toegestaan dat deze ambtenaar in welbepaalde goed gedocumenteerde omstandigheden de tachograaf opnieuw verzegelt.
- (33) Rekening houdend met de voortdurende technologische ontwikkelingen, bestudeert de Commissie de mogelijkheid om nieuwe technische oplossingen te ontwikkelen die dezelfde voordelen en veiligheid bieden als de slimme tachograaf, tegen dezelfde of lagere kosten.
- (34) Belangrijk is dat in derde landen gevestigde vervoersondernemingen bij het verrichten van wegvervoer op het grondgebied van de Unie, onderworpen zijn aan voorschriften die evenwaardig zijn aan de voorschriften van de Unie. De Commissie moet nagaan of dit beginsel op Unieniveau wordt toegepast en passende oplossingen voorstellen waarover in de context van de Europese Overeenkomst nopens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanningen van motorrijtuigen in het internationale vervoer over de weg ("AETR-overeenkomst") onderhandeld dient te worden.
- (35) Goederenvervoer verschilt van personenvervoer. De Commissie moet daarom evalueren of er passender regels kunnen worden voorgesteld voor personenvervoer, met name in het geval van ongeregeld vervoer als gedefinieerd in artikel 2, punt 4 van Verordening (EG) nr. 1073/2009 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹¹⁾.
- (36) Daar de doelstellingen van deze verordening, namelijk het verbeteren van de verkeersveiligheid en de arbeidsvoorwaarden voor bestuurders in de Unie door het harmoniseren van de regels inzake rijtijden, pauzes en rusttijden in het wegvervoer en het harmoniseren van de regels betreffende het gebruik en de handhaving van tachografen, niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt, maar vanwege de omvang en de gevolgen van deze verordening 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.
- (37) Verordeningen (EG) nr. 561/2006 en (EU) nr. 165/2014 moeten derhalve dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

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

- 1) In artikel 2, lid 1, wordt het volgende punt ingevoegd:

“a bis) met ingang van 1 juli 2026, van goederen in het internationale vervoer of bij cabotage, waarbij de toegestane maximummassa van het voertuig, dat van aanhangwagens of opleggers inbegrepen, meer dan 2,5 ton bedraagt, of”.

⁽¹¹⁾ 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).

2) Artikel 3, wordt als volgt gewijzigd:

a) punt a bis) wordt vervangen door:

“a bis) voertuigen of een samenstel van voertuigen met een toegestane maximummassa van niet meer dan 7,5 ton die gebruikt worden voor:

i) het vervoer van materiaal, uitrusting of machines die de bestuurder nodig heeft voor de uitoefening van zijn beroep, of

ii) voor het leveren van goederen die op ambachtelijke wijze zijn vervaardigd,

en die enkel binnen een straal van 100 km rond de vestigingsplaats van de onderneming worden geleverd en op voorwaarde dat het besturen van het voertuig niet de hoofdactiviteit van de bestuurder is en waarbij het vervoer niet voor rekening van derden gebeurt;”;

b) het volgende punt wordt ingevoegd:

“h bis) voertuigen met een toegestane maximummassa, dat van aanhangwagens of opleggers inbegrepen, van meer dan 2,5 ton maar niet meer dan 3,5 ton, die worden gebruikt voor het vervoer van goederen, indien het vervoer niet wordt verzorgd voor rekening van derden, maar voor rekening van de onderneming of de bestuurder, en het besturen van het voertuig niet de hoofdactiviteit is van de persoon die het voertuig bestuurt;”.

3) Aan artikel 4 wordt het volgende punt toegevoegd:

“r) “niet-commercieel vervoer”: elk ander vervoer over de weg 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 voor anderen en geen verband houdt met een beroeps- of handelsactiviteit.”.

4) In artikel 6 wordt lid 5 vervangen door:

“5. 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 van het Europees Parlement en van de Raad (*). Deze registratie gebeurt manueel op een registratieblad of een afdruk of door gebruik van handmatige invoerfaciliteiten op het controleapparaat.

(*) 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).”.

5) Aan artikel 7 wordt de volgende 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 behulpzaam is.”.

6) Artikel 8 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 6 wordt vervangen door:

“6. Per periode van twee opeenvolgende weken neemt een bestuurder ten minste:

a) twee normale wekelijkse rusttijden, of

- b) één normale wekelijkse rusttijd en één verkorte wekelijkse rusttijd van ten minste 24 uur.

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

In afwijking van de eerste alinea mag een bestuurder die internationaal goederenvervoer verricht, buiten de lidstaat van vestiging twee opeenvolgende verkorte wekelijkse rusttijden nemen, op voorwaarde dat de bestuurder in een willekeurige periode van vier opeenvolgende weken ten minste vier wekelijkse rusttijden neemt, waarvan er ten minste twee normale wekelijkse rusttijden zijn.

Voor de toepassing van dit lid wordt een bestuurder geacht internationaal vervoer te verrichten indien de bestuurder de twee opeenvolgende verkorte wekelijkse rusttijden begint buiten de lidstaat van de vestiging van de werkgever en buiten het land van de woonplaats van de bestuurder.”;

- b) het volgende lid wordt ingevoegd:

“6 ter. Iedere reductie van wekelijkse rusttijden wordt 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 overeenkomstig de derde alinea van lid 6 opeenvolgend worden genomen, wordt de volgende wekelijkse rusttijd voorafgegaan door een rusttijd ter compensatie van die twee verkorte wekelijkse rusttijden.”;

- c) lid 8 wordt vervangen door:

“8. De 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. Zij worden genomen in een passend gendervriendelijk verblijf met geschikte slaapfaciliteiten en sanitaire voorzieningen.

Eventuele kosten voor het verblijf buiten het voertuig worden door de werkgever gedekt.”;

- d) het volgende lid wordt ingevoegd:

“8 bis. Vervoersondernemingen plannen het werk van de bestuurders zodanig dat zij binnen elke periode van vier opeenvolgende weken kunnen terugkeren naar de exploitatievestiging van de werkgever waar de bestuurder normaal gesproken gestationeerd is en waar zijn normale wekelijkse rusttijd begint in de lidstaat van vestiging van de werkgever, of naar zijn woonplaats, zodat hij ten minste één normale wekelijkse rusttijd of een wekelijkse rusttijd van meer dan 45 uur ter compensatie van een verkorte wekelijkse rusttijd kan nemen.

Indien de bestuurder echter twee opeenvolgende verkorte wekelijkse rusttijden heeft genomen overeenkomstig lid 6, plant de vervoersonderneming het werk van de bestuurder zodanig dat de bestuurder vóór het begin van de normale wekelijkse rusttijd van meer dan 45 uur die ter compensatie wordt genomen, kan terugkeren.

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

- e) het volgende lid wordt toegevoegd:

“10. Uiterlijk 21 augustus 2022 beoordeelt de Commissie of meer passende regels kunnen worden vastgesteld ten aanzien van bestuurders die ongeregeld personenvervoer verrichten, zoals gedefinieerd in artikel 2, punt 4, van Verordening (EG) nr. 1073/2009, en brengt daarvan verslag uit aan het Parlement en aan de Raad.”.

- 7) Het volgende artikel wordt ingevoegd:

“Artikel 8 bis

1. De Commissie zorgt ervoor dat informatie over veilige en beveiligde parkeerterreinen gemakkelijk toegankelijk is voor bestuurders die goederen- en personenvervoer over de weg verrichten. De Commissie publiceert een lijst van alle parkeerterreinen die zijn gecertificeerd, teneinde de bestuurders op adequate wijze het volgende te kunnen bieden:

— detectie en voorkoming van binnendringing;

- verlichting en zichtbaarheid;
- aanspreekpunten en procedures bij noodgevallen;
- gendervriendelijke sanitaire voorzieningen;
- opties voor het aankopen van voedsel en drank;
- aansluitpunten voor communicatie;
- stroomvoorziening.

De lijst van dergelijke parkeerterreinen wordt beschikbaar gesteld op één officiële website die geregeld wordt bijgewerkt.

2. De Commissie stelt overeenkomstig artikel 23 bis gedelegeerde handelingen vast om meer gedetailleerde normen op te stellen met betrekking tot het dienstverleningsniveau en de beveiliging met betrekking tot de in lid 1 vermelde terreinen en betreffende de procedures voor de certificering van parkeerterreinen.

3. Alle gecertificeerde parkeerterreinen kunnen aangeven dat zij volgens de normen en procedures van de Unie zijn gecertificeerd.

Overeenkomstig artikel 39, lid 2, onder c), van Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad (*) moedigen de lidstaten het aanleggen van parkeergelegenheid voor het commerciële wegverkeer aan.

4. Uiterlijk 31 december 2024 dient de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in over de beschikbaarheid van geschikte rustfaciliteiten voor bestuurders en van beveiligde parkeerfaciliteiten, evenals over de aanleg van veilige en beveiligde parkeerterreinen, die gecertificeerd zijn overeenkomstig de in lid 2 bedoelde gedelegeerde handelingen. In dat verslag kunnen maatregelen worden opgesomd om het aantal en de kwaliteit van veilige en beveiligde parkeerterreinen te verhogen.

(*) Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk en tot intrekking van Besluit nr. 661/2010/EU (PB L 348 van 20.12.2013, blz. 1).".

8) Artikel 9 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1 wordt 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 rusttijd of een verkorte wekelijkse rusttijd neemt, die rusttijd hooguit tweemaal worden onderbroken door andere activiteiten die samen niet langer dan één uur duren. Tijdens die normale dagelijkse rusttijd of verkorte wekelijkse rusttijd moet de bestuurder kunnen beschikken over een slaapcabine, bed of slaapbank.

Wat de normale wekelijkse rusttijden betreft, geldt die afwijking alleen voor veerboot- of treinreizen indien:

- a) de geplande reis ten minste 8 uur zal duren, en
- b) de bestuurder toegang heeft tot een slaapcabine op de veerboot of de trein.”;

b) lid 2 wordt vervangen door:

“2. Tijd besteed om te reizen naar een plaats om controle te nemen over een voertuig dat onder het toepassingsgebied van deze verordening valt, of om terug te keren van deze plaats, wanneer het voertuig zich niet in de woonplaats van de bestuurder of in de exploitatievestiging van de werkgever waaraan de bestuurder normalerwijze verbonden is, bevindt, wordt niet geteld als rust of een onderbreking, tenzij de bestuurder reist met een veerboot of trein en een bed of slaapcabine ter beschikking heeft.”.

- 9) Het volgende artikel wordt ingevoegd:

“Artikel 9 bis

Uiterlijk 31 december 2025 stelt de Commissie een verslag op met een beoordeling van het gebruik van autonome rijsystemen in de lidstaten. In dat verslag wordt bijzondere aandacht besteed aan de mogelijke gevolgen van deze systemen voor de rij- en rusttijden, en dient zij dit in bij het Europees Parlement en de Raad. Dat verslag gaat zo nodig vergezeld van een wetgevingsvoorstel ter wijziging van deze verordening.”.

- 10) Artikel 10, lid 1, wordt vervangen door:

“1. Een vervoersonderneming mag bestuurders die zij in dienst heeft of die haar ter beschikking zijn gesteld, niet betalen, zelfs niet in de vorm van premies of loontoeslagen, naargelang de afgelegde afstand, de leveringssnelheid en/of de hoeveelheid vervoerde goederen indien dergelijke betalingen van die aard zijn de verkeersveiligheid in gevaar te brengen en/of inbreuken op deze verordening aan te moedigen.”.

- 11) Aan artikel 12 worden de volgende alinea's toegevoegd:

“Mits de verkeersveiligheid niet in gevaar komt, mag de bestuurder in uitzonderlijke omstandigheden ook afwijken van artikel 6, leden 1 en 2, en artikel 8, lid 2, door de dagelijkse en wekelijkse rijtijd met maximaal één uur te overschrijden om de exploitatievestiging van de werkgever of zijn woonplaats te kunnen bereiken voor het nemen van een wekelijkse rusttijd.

De bestuurder mag, onder dezelfde omstandigheden, de dagelijkse en wekelijkse rijtijd met maximaal twee uur overschrijden, op voorwaarde dat onmiddellijk vóór het extra rijden een aaneengesloten onderbreking van 30 minuten is genomen, om de exploitatievestiging van de werkgever of de woonplaats van de bestuurder te bereiken met het oog op het nemen van een normale wekelijkse rusttijd.

De bestuurder moet uiterlijk bij aankomst op de bestemming of op de 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.

Iedere verlenging van de rijtijd wordt gecompenseerd door een equivalente periode van rust, die voor het einde van de derde week na de betrokken week en bloc in combinatie met een rusttijd moet worden genomen.”.

- 12) 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 die niet grenzen aan een andere lidstaat;”;

- b) de volgende punten worden ingevoegd:

“q) voertuigen of samenstellen van voertuigen die bouwmachines vervoeren voor een bouwbedrijf binnen een straal van 100 km rond de vestigingsplaats van de onderneming, op voorwaarde dat het besturen van de voertuigen niet de hoofdactiviteit van de bestuurder is;

r) voertuigen die worden gebruikt voor de levering van stortklaar beton.”.

- 13) 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 naar behoren wordt gemotiveerd en onmiddellijk ter kennis van de Commissie wordt gebracht. De Commissie maakt deze informatie onmiddellijk bekend op een openbare website.”.

14) 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.”.

15) 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; die gegevens moeten met regelmatige tussenpozen, die niet langer mogen zijn dan één maand, worden bijgewerkt;”.

16) 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 dienen doeltreffend en in verhouding met de ernst van de inbreuken te zijn, zoals vermeld in bijlage III bij Richtlijn 2006/22/EG van het Europees Parlement en de Raad (*), evenals een afschrikkende werking te hebben en niet-discriminerend te zijn. 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 stellen de Commissie in kennis van deze regels en maatregelen, samen met de op nationaal niveau gekozen methode en criteria voor de beoordeling van de evenredigheid. De lidstaten delen eventuele latere wijzigingen die van invloed zijn op de bepalingen onmiddellijk mee. De Commissie stelt de lidstaten in kennis van deze regels en maatregelen en van eventuele wijzigingen daarvan. De Commissie zorgt ervoor dat deze informatie in alle officiële talen van de Unie wordt bekendgemaakt op een speciale openbare website met gedetailleerde informatie over dergelijke sancties die van toepassing zijn in de lidstaten van de Unie.

(*) Richtlijn 2006/22/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 inzake minimumvoorwaarden voor de uitvoering van de Verordeningen (EG) nr. 561/2006 en (EU) nr. 165/2014 en van Richtlijn 2002/15/EG 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).”.

17) Artikel 22 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1 wordt vervangen door:

“1. De lidstaten werken nauw met elkaar 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 toegevoegd:

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

c) de volgende leden worden ingevoegd:

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

3 ter. Wederzijdse administratieve samenwerking en bijstand zijn kosteloos.”.

18) Het volgende artikel wordt ingevoegd:

“Artikel 23 bis

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.

2. De in artikel 8 bis bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor een periode van vijf jaar vanaf 20 augustus 2020.

De Commissie stelt uiterlijk negen maanden voor het einde van de termijn van vijf jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het einde van elke termijn tegen deze verlenging verzet.

3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 8 bis bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie* of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.

4. Vóór de vaststelling van een gedelegeerde handeling raadpleegt de Commissie de door elke lidstaat aangewezen deskundigen overeenkomstig de beginselen die zijn neergelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven (*).

5. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.

6. Een overeenkomstig artikel 8 bis vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie hebben medegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.

(*) PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1”.

19) In artikel 24 wordt lid 2 vervangen door:

“2. Indien naar dit lid wordt verwezen, is artikel 4 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad (*) van toepassing.

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

(*) 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).”.

20) Artikel 25, lid 2, wordt vervangen door:

“2. In de gevallen bedoeld in lid 1, onder b), stelt de Commissie uitvoeringshandelingen inzake de gemeenschappelijke aanpak vast.

Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 24, lid 2 bis, bedoelde onderzoeksprocedure.”.

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, Verordeningen (EG) nr. 1071/2009 (*), (EG) nr. 1072/2009 (**), (EG) nr. 1073/2009 (***) van het Europees Parlement en de Raad, en Richtlijn 2002/15/EG van het Europees Parlement en de Raad (****), en Richtlijnen 92/6/EEG (*****) en 92/106/EEG (*****) van de Raad en, voor wat de detachering van werknemers in het wegvervoer betreft, Richtlijnen 96/71/EG (*****), 2014/67/EU (*****), en (EU) 2020/1057 (*****) van het Europees Parlement en de Raad.

-
- (*) Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG van de Raad (PB L 300 van 14.11.2009, blz. 51).
- (**) Verordening (EG) nr. 1072/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg (PB L 300 van 14.11.2009, blz. 72).
- (***) 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).
- (****) 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).
- (*****) 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).
- (*****) 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).
- (*****) Richtlijn 96/71/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 1996 betreffende de terbeschikkingstelling van werknemers met het oog op het verrichten van diensten (PB L 18 van 21.1.1997, blz. 1).
- (*****) Richtlijn 2014/67/EU van het Europees Parlement en de Raad van 15 mei 2014 inzake de handhaving van Richtlijn 96/71/EG betreffende de terbeschikkingstelling van werknemers met het oog op het verrichten van diensten en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 1024/2012 betreffende de administratieve samenwerking via het Informatiesysteem interne markt (“de IMI-verordening”) (PB L 159 van 28.5.2014, blz. 11).
- (*****) Richtlijn (EU) 2020/1057 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 tot vaststelling van specifieke regels met betrekking tot Richtlijn 96/71/EG en Richtlijn 2014/67/EU wat betreft de detachering van bestuurders in de wegvervoersector en tot wijziging van Richtlijn 2006/22/EG wat betreft de handhaving voorschriften en Verordening (EU) nr. 1024/2012 (PB L 249 van 31.7.2020, blz. 49).”

2) In artikel 3 wordt lid 4 vervangen door:

“4. Uiterlijk drie jaar na het einde van het jaar van inwerkingtreding van de in artikel 11, tweede alinea, genoemde gedetailleerde bepalingen, worden de volgende categorieën voertuigen die in een andere lidstaat dan de lidstaat van inschrijving worden gebruikt, voorzien van een slimme tachograaf zoals bepaald in de artikelen 8, 9 en 10 van deze verordening:

- a) voertuigen uitgerust met een analoge tachograaf;
- b) voertuigen uitgerust met een digitale tachograaf die voldoet aan de specificaties van bijlage I B bij Verordening (EEG) nr. 3821/85, die tot en met 30 september 2011 van toepassing waren;
- c) voertuigen uitgerust met een digitale tachograaf die voldoet aan de specificaties van bijlage I B bij Verordening (EEG) nr. 3821/85, die sinds 1 oktober 2011 van toepassing zijn, en
- d) voertuigen uitgerust met een digitale tachograaf die voldoet aan de specificaties van bijlage I B bij Verordening (EEG) nr. 3821/85, die sinds 1 oktober 2012 van toepassing zijn.

4 bis. Uiterlijk vier jaar na de inwerkingtreding van de in artikel 11, tweede alinea, genoemde gedetailleerde bepalingen, worden voertuigen uitgerust met een slimme tachograaf die voldoet aan bijlage I C bij Uitvoeringsverordening (EU) 2016/799 van de Commissie (*), die in een andere lidstaat dan de lidstaat van inschrijving worden gebruikt, voorzien van een slimme tachograaf zoals bepaald in de artikelen 8, 9 en 10 van deze verordening.

(*) Uitvoeringsverordening (EU) 2016/799 van de Commissie van 18 maart 2016 tot uitvoering van Verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van de eisen voor de constructie, het testen, de installatie, de exploitatie en de reparatie van tachografen en tachograafonderdelen (PB L 139 van 26.5.2016, blz. 1).".

3) In artikel 4, lid 2, wordt na het vierde streepje het volgende streepje ingevoegd:

“— beschikken over voldoende geheugencapaciteit om alle gegevens op te slaan die krachtens deze verordening vereist zijn;”.

4) 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 voldaan wordt aan deze verordening en aan Verordeningen (EG) nr. 561/2006, (EG) nr. 1071/2009, (EG) nr. 1072/2009, (EG) nr. 1073/2009, Richtlijnen 2002/15/EG, 92/6/EEG en 92/106/EEG en voor wat de detachering van werknemers in het wegvervoer betreft, Richtlijnen 96/71/EG, 2014/67/EU en (EU) 2020/1057.

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 Unierechtshandelingen met betrekking tot:

- a) het gebruik van een wereldwijd navigatiesatellietsysteem (GNSS) voor de registratie van locatiegegevens, als bedoeld in artikel 8;
- b) het gebruik van telecommunicatie voor controledoeleinden, als bedoeld in artikel 9; het gebruik van tachografen met een interface, als bedoeld in artikel 10, de elektronische uitwisseling van informatie over bestuurderskaarten, als bedoeld in artikel 31, en in het bijzonder grensoverschrijdende uitwisseling van die gegevens met derde landen, en
- c) 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.”.

5) In artikel 8 wordt lid 1 vervangen door:

“1. 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 satellietsignaal 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;
- om de drie uur bij elkaar opgetelde rijtijd, en
- de plaats van het einde van de dagelijkse werktijd.

Om de controle op de naleving door de controleautoriteiten te vergemakkelijken, registreert de slimme tachograaf ook of het voertuig voor goederen- of personenvervoer is gebruikt, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 561/2006.

Daartoe worden voertuigen die voor het eerst worden geregistreerd 36 maanden na de inwerkingtreding van de gedetailleerde bepalingen als bedoeld in lid 1, uitgerust met een tachograaf die verbonden is met een positioneringsstelsel op basis van satellietnavigatie.

De in de eerste alinea, tweede en derde streepje, en in de tweede alinea bedoelde registratie van de grensoverschrijding en extra activiteiten geldt echter voor voertuigen die in een lidstaat voor het eerst werden ingeschreven meer dan twee jaar na de inwerkingtreding van de in artikel 11, eerste alinea, tweede zin, bedoelde gedetailleerde bepalingen, onverminderd de verplichting bepaalde voertuigen overeenkomstig artikel 3, lid 4, achteraf van een tachograaf te voorzien.”.

6) Artikel 9 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 2 wordt vervangen door:

“2. Drie jaar na de inwerkingtreding van de in artikel 11, eerste alinea, bedoelde gedetailleerde bepalingen, 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. Tot die tijd mogen de lidstaten beslissen of zij hun controleautoriteiten met dergelijke apparatuur voor vroegtijdige detectie op afstand uitrusten.”;

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 van de Unie 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.”.

7) Aan artikel 10 wordt het volgende lid toegevoegd:

“Tachografen van voertuigen die voor het eerst in een lidstaat worden ingeschreven meer dan twee jaar na de inwerkingtreding van de in artikel 11, tweede alinea, bedoelde gedetailleerde bepalingen, worden uitgerust met de in lid 1 bedoelde interface.”.

8) Artikel 11 wordt als volgt gewijzigd:

a) de eerste alinea wordt vervangen door:

“Om te waarborgen dat de slimme tachografen voldoen aan de beginselen en vereisten van deze verordening stelt de Commissie, via uitvoeringshandelingen, gedetailleerde bepalingen vast die nodig zijn voor de eenvormige uitvoering van de artikelen 8, 9 en 10, maar geen bepalingen die de registratie van aanvullende gegevens door de tachograaf mogelijk maken.

Uiterlijk 21 augustus 2021 stelt de Commissie uitvoeringshandelingen vast met 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 activiteiten als bedoeld in artikel 8, lid 1, tweede en derde streepje, en in artikel 8, lid 1, tweede alinea.

Uiterlijk 21 februari 2022 stelt de Commissie uitvoeringshandelingen vast met gedetailleerde bepalingen die nodig zijn voor de eenvormige toepassing van voorschriften inzake gegevens en functies, met inbegrip van de artikelen 8, 9 en 10 van deze verordening, en de installatie van tachografen voor voertuigen als bedoeld in artikel 2, lid 1, onder a bis), van Verordening (EG) nr. 561/2006.

Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 42, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure.”;

b) in de tweede alinea wordt de aanhef vervangen door:

“Voor de gedetailleerde bepalingen als bedoeld in de eerste, tweede en derde alinea’s van dit artikel geldt:”.

9) In artikel 22, lid 5, worden de derde en de vierde alinea vervangen door:

“De verwijderde of verbroken verzegelingen worden door een erkende installateur of werkplaats zonder onnodige vertraging en binnen zeven dagen vanaf de verwijdering of 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.”.

10) Aan artikel 26 wordt het volgende lid ingevoegd:

“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.”.

11) Artikel 34 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1 wordt vervangen door:

“1. 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 landsymbool 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.”;

b) lid 5, onder b), wordt als volgt gewijzigd:

i) punt iv) wordt vervangen door:

“iv) onder het teken : onderbrekingen, rust, jaarlijks verlof of ziekteverlof,”;

ii) het volgende punt wordt toegevoegd:

“v) onder het teken voor “veerboot/trein”: Naast het teken : de op een veerboot of trein doorgebrachte rusttijd als vereist in artikel 9 van Verordening (EG) nr. 561/2006.”;

c) in lid 6 wordt het volgende punt 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.”;

d) lid 7 wordt 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.

Met ingang van 2 februari 2022 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.

De bestuurder is niet verplicht de gegevens bedoeld in de eerste alinea in te voeren als de tachograaf overeenkomstig artikel 8 de locatiegegevens automatisch registreert.”.

12) Artikel 36 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1 wordt als volgt gewijzigd:

i) punt i) wordt vervangen door:

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

ii) punt iii) wordt vervangen door:

“iii) alle handmatig opgetekende gegevens en alle afdrucken van de lopende dag en van de voorgaande 56 dagen.”;

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

“ii) alle handmatig opgetekende gegevens en alle afdrucken 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*.

Artikel 1, punt 15, en artikel 2, punt 12, zijn echter van toepassing met ingang van 31 december 2024.

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

Gedaan te Brussel, 15 juli 2020.

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

D.M. SASSOLI

Voor de Raad

De voorzitter

J. KLOECKNER