



Brussel, 31.5.2017  
COM(2017) 277 final

2017/0122 (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 maximale dagelijkse en wekelijkse rijtijden, minimumonderbrekingen en dagelijkse en wekelijkse rusttijden, en Verordening (EU) nr. 165/2014 wat betreft positionering door middel van tachografen**

{ SWD(2017) 184 final }  
{ SWD(2017) 185 final }  
{ SWD(2017) 186 final }  
{ SWD(2017) 187 final }

## TOELICHTING

### 1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

#### • **Motivering en doel van het voorstel**

De rij- en rusttijden van bestuurders vallen sinds 1969 onder de Europese regelgeving. Momenteel zijn bij Verordening (EG) nr. 561/2006<sup>1</sup> (de "verordening inzake rijtijden") minimumvoorschriften vastgesteld voor dagelijkse en wekelijkse rijtijden, minimale onderbrekingen en dagelijkse en wekelijkse rustperioden. Ook is het gebruik van een tachograaf verplicht als belangrijkste instrument om de naleving van die voorschriften te controleren. Er zijn opeenvolgende verordeningen vastgesteld om de tachografen aan te passen aan de technologische ontwikkelingen; de recentste is Verordening (EU) nr. 165/2014 betreffende tachografen in het wegvervoer (de "tachograafverordening"). Daarbij werd de "slimme tachograaf" geïntroduceerd, die verbonden is met een positioneringssysteem op basis van satellietnavigatie.

Zowel de verordening inzake rijtijden als de tachograafverordening maken deel uit van een bredere inspanning om de arbeidsomstandigheden van bestuurders te verbeteren, eerlijke concurrentie tussen ondernemers te waarborgen en de veiligheid op de Europese wegen te bevorderen. Strengere eisen inzake het gebruik van de tachograaf hebben geleidelijk bijgedragen tot een efficiëntere en consequentere handhaving in de hele EU.

De conclusie van een ex-postevaluatie van de sociale regelgeving in het wegvervoer en de handhaving daarvan, die in 2015-2017<sup>2</sup> is uitgevoerd als onderdeel van het programma voor gezonde regelgeving (Refit), luidt dat de verordening inzake rijtijden maar gedeeltelijk is geslaagd in het opzet om de arbeidsomstandigheden van bestuurders te verbeteren en eerlijke concurrentie tussen ondernemers te waarborgen. De verkeersveiligheid is in die periode verbeterd, maar dat kan natuurlijk niet alleen aan die verordening worden toegeschreven.

De belangrijkste vastgestelde moeilijkheden houden verband met tekortkomingen van de regelgeving zelf, maar ook met de ontoereikende handhaving; bovendien bieden die regels niet de mogelijkheid om de opkomende problemen aan te pakken waarmee de sector op sociaal vlak en op marktgebied wordt geconfronteerd. Het doel van dit voorstel (een Refit-initiatief<sup>3</sup>) is de vastgestelde tekortkomingen te corrigeren en de arbeids- en bedrijfsomstandigheden in de sector te verbeteren. Daartoe zullen een aantal bepalingen worden verduidelijkt en bijgewerkt en zal het gebruik van de huidige en toekomstige tachografen worden verbeterd om handhaving kostenefficiënter te maken.

#### • **Samenhang met andere beoogde initiatieven in de wegvervoersector**

Dit voorstel maakt deel uit van een bredere, lopende herziening van de Uniewetgeving inzake het wegvervoer. Het sluit nauw aan bij het initiatief om de handhaving van de regels voor rij- en rusttijden te verbeteren en om sectorspecifieke criteria op te stellen voor de terbeschikkingstelling van werknemers in het wegvervoer. Het sluit ook nauw aan bij de lopende herziening van de marktregels inzake toegang tot het beroep van

---

<sup>1</sup> PB L 102 van 11.4.2006, blz.1.

<sup>2</sup> De ex-postevaluatie had betrekking op Verordening (EG) nr. 561/2006, Richtlijn 2006/22/EG betreffende de handhaving van de bepalingen van de verordening, en Richtlijn 2002/15/EG betreffende de organisatie van de arbeidstijd van mobiele werknemers in het wegvervoer.

<sup>3</sup> Initiatief nr. 11 in bijlage 2 bij het werkprogramma 2017 van de Commissie.

wegvervoerder (Verordening (EG) nr. 1071/2009), toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg (Verordening (EG) nr. 1072/2009) en toegang tot de internationale markt voor passagiersvervoer (Verordening (EG) nr. 1073/2009).

De sociale regelgeving en de marktregels vormen een alomvattend en samenhangend rechtskader, en de consequente en doeltreffende handhaving ervan is van groot belang voor een eerlijke, veilige, milieuvriendelijke en sociaal duurzame wegvervoersector. Geen enkel afzonderlijk initiatief biedt een doeltreffende aanpak van de uitdagingen die zich momenteel op sociaal vlak en op de markt stellen.

- **Samenhang met andere beleidsgebieden van de Unie**

Het voorstel draagt bij tot twee prioriteiten van de Commissie, namelijk de verwezenlijking van een "diepere en eerlijkere interne markt" en het stimuleren van "werkgelegenheid, groei en investeringen". Het is in overeenstemming met acties ter bestrijding van sociale ongelijkheid en oneerlijke concurrentie en ter verwezenlijking van een sociaal kader voor nieuwe arbeidskansen en eerlijke bedrijfsomstandigheden.

Het past in de doelstellingen van de sociale agenda van de Commissie om behoorlijke arbeidsomstandigheden en gepaste sociale bescherming te waarborgen, en binnen het initiatief voor de oprichting van een EU-pijler van sociale rechten. Het voorstel strookt ook met artikel 31 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie, waarin met name het recht op dagelijkse en wekelijkse rustperiodes is vastgelegd. De bepalingen inzake wekelijkse rusttijden in dit voorstel hebben tot doel de flexibiliteit voor ondernemers te verhogen, terwijl werknemers genoeg rust kunnen inbouwen en die kunnen nemen bij hen thuis of in een passend verblijf.

Door een aantal sociale bepalingen te verduidelijken en aan te passen en de handhaving ervan kosteneffectiever te maken, draagt dit voorstel bij tot het Refit-programma.

## **2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID**

- **Rechtsgrondslag**

Dit voorstel wijzigt de Verordeningen (EG) nr. 561/2006 en (EU) 165/2014 en is derhalve gebaseerd op dezelfde rechtsgrondslag, namelijk artikel 91, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU).

- **Subsidiariteit**

Krachtens artikel 4, lid 2, onder g), VWEU deelt de Unie haar regelgevende bevoegdheid op het gebied van vervoer met de lidstaten. De bestaande regels kunnen echter alleen worden gewijzigd door de wetgever van de Unie.

Door de tekortkomingen in de huidige wetgeving wordt de sociale regelgeving van de EU door de lidstaten op verschillende wijze uitgevoerd en gehandhaafd. Richtsnoeren van de Commissie of zelfregulering door de lidstaten volstaan niet om te waarborgen dat de sociale regelgeving in het wegvervoer eenvormig wordt toegepast en gehandhaafd in de hele Unie. Optreden op Unieniveau is daarom gerechtvaardigd.

Overeenkomstig artikel 154, VWEU, waarin bepaald is dat de sociale partners op het niveau van de Unie moeten worden geraadpleegd over de kwesties op het gebied van werkgelegenheid en sociale zaken die aan bod komen in artikel 153 van het Verdrag, zal de Commissie een raadpleging starten over het standpunt van de sociale partners inzake de

mogelijke richting van een optreden van de Unie met betrekking tot Richtlijn 2002/15/EG, die een aanvulling vormt op de bepalingen van Verordening (EG) nr. 561/2006.

- **Evenredigheid**

Het voorstel gaat niet verder dan wat nodig is om de vastgestelde problemen aan te pakken op het vlak van ongeschikte arbeidsomstandigheden voor bestuurders en concurrentievervalsingen tussen ondernemers.

Zoals vermeld in punt 7.2 van de effectbeoordeling wordt de meest geschikt en evenredig geachte beleidsoptie voorgesteld. Deze oplossing voorziet in een evenwicht tussen een verbetering van de arbeidsomstandigheden en rusttijden van de bestuurders en de mogelijkheid voor ondernemers om hun vervoer zo efficiënt mogelijk te organiseren, en een doeltreffende en consequente handhaving van de bestaande regels over de grenzen heen.

Het voorstel legt de klemtoon op de vereenvoudiging en verduidelijking van bepaalde regels en de aanpassing ervan aan de behoeften van de sector. Daardoor kunnen die regels gemakkelijker worden nageleefd en in de hele Unie consequenter worden gehandhaafd. Het voorstel verlicht de administratieve druk voor ondernemers en verzekert dat de voorschriften voor administratieve samenwerking en wederzijdse bijstand tussen de lidstaten evenredig zijn met de vastgestelde problemen. De conclusie van de effectbeoordeling luidt dat de beoogde beleidsdoelstellingen geen onevenredige gevolgen zullen hebben voor kleine en middelgrote ondernemingen.

- **Keuze van het instrument**

Aangezien het voorstel voorziet in een beperkt aantal wijzigingen van twee samenhangende verordeningen, wordt eveneens voor een verordening gekozen. Gezien het beperkte aantal voorgestelde wijzigingen lijkt een herschikking van de twee verordeningen niet nodig.

### **3. RESULTATEN VAN EX-POSTEVALUATIES, RAADPLEGINGEN VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELINGEN**

- **Ex-postevaluaties/geschiktheidscontroles van bestaande wetgeving**

De verordening inzake rijtijden werd in 2015-2017 onderworpen aan een grondige ex-postevaluatie<sup>4</sup> in het kader van Refit, samen met Richtlijn 2002/15/EG betreffende de organisatie van de arbeidstijd en Richtlijn 2006/22/EG betreffende de handhaving van de sociale wetgeving. De ex-postevaluatie werd ondersteund door een externe studie.

De belangrijkste problemen die specifiek betrekking hebben op de verordening inzake rijtijden, zijn:

- uiteenlopende interpretaties en handhaving van de bepalingen inzake de wekelijkse rusttijd, wat leidt tot ongecoördineerde nationale maatregelen en ongelijke behandeling van bestuurders en ondernemers;

- aanhoudende schendingen van de regels inzake rijtijden, onderbrekingen en rustperiodes door een gebrek aan flexibiliteit bij de toepassing ervan, met name in onvoorziene omstandigheden;

---

<sup>4</sup> <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-eval-road-transport-social-legislation-final-report.pdf>

- gebrek aan duidelijkheid van het begrip "niet-commercieel" vervoer en vervoer voor privé-doeleinden, wat leidt tot uiteenlopende interpretaties en ongelijke behandeling van bestuurders en ondernemers;
- de bepaling inzake onderbrekingen is niet geschikt voor een "meervoudige bemanning" (rijden in ploegendienst), wat leidt tot uiteenlopende handhavingspraktijken;
- gebrekkige administratieve samenwerking en wederzijdse bijstand tussen de lidstaten, waardoor de grensoverschrijdende handhaving niet doeltreffend en consequent verloopt.

Die problemen hebben nadelige gevolgen voor de arbeids- en concurrentievoorwaarden en belemmeren onrechtstreeks de verdere verbetering van de verkeersveiligheid.

De tachograafverordening maakte geen deel uit van deze ex-postevaluatie in het kader van Refit. De evaluatie bracht echter aan het licht dat het ongelijke en inefficiënte gebruik van controle-instrumenten en systemen voor gegevensuitwisseling, waaronder tachografen, een van de tekortkomingen is van het handhavingssysteem. In afwachting van de installatie en het ruimere gebruik van slimme tachografen kunnen de functies van het huidige tachograafstelsel beter worden benut.

- **Raadpleging van belanghebbenden**

Bij de voorbereiding van dit voorstel werden de belanghebbenden uitgebreid geraadpleegd overeenkomstig de minimumnormen voor de raadpleging van betrokken partijen die zijn vastgelegd in de mededeling van de Commissie van 11 december 2002 (COM(2002) 704 def.).

Het raadplegingsproces omvatte het verzamelen van standpunten en gegevens. Aan alle relevante groepen belanghebbenden werd gevraagd om aan de raadpleging mee te werken: nationale ministeries van verkeer, nationale handhavingsinstanties, verenigingen die vervoerondernemers vertegenwoordigen (goederen en passagiers), expediteurs, verzenders, kleine en middelgrote ondernemingen, vakbonden, bestuurders en andere werknemers in het wegvervoer.

Met name de Europese sociale partners zijn tijdens het gehele proces uitgebreid geraadpleegd. Er zijn verschillende open en gerichte raadplegingsmethoden en -instrumenten gebruikt:

- tijdens een conferentie op hoog niveau over een "sociale agenda voor vervoer" op 4 juni 2015 is een breed debat begonnen over de sociale aspecten van wegvervoer; er waren ongeveer 350 deelnemers, voornamelijk besluitvormers, vervoersdeskundigen en sociale partners;
- eind 2015 werden seminars georganiseerd voor belanghebbenden uit de sector, vertegenwoordigers van de lidstaten en de Europese sociale partners. De besprekingen waren gericht op de werking van de sociale en internemarktwetgeving in het wegvervoer;
- op 19 april 2016 werd een conferentie over het wegvervoer georganiseerd. Een van de workshops was gewijd aan de interne markt en de sociale aspecten in het wegvervoer. Er waren ongeveer 400 deelnemers, vooral vertegenwoordigers van de lidstaten, leden van het Europees Parlement en belangrijke belanghebbenden, die de doelstellingen en de reikwijdte van de geplande initiatieven voor het wegvervoer hebben besproken;

- er werden vijf gerichte enquêtes gehouden om te peilen naar de standpunten van de nationale ministeries van verkeer (met de klemtoon op de uitvoering en interpretatie van de regels), handhavingsinstanties (met de klemtoon op handhavingspraktijken, -kosten en -voordelen), ondernemingen (met de klemtoon op de gevolgen van de wetgeving voor de ondernemers op de markt), vakbonden (met de klemtoon op de gevolgen van de wetgeving voor de bestuurders) en andere belanghebbenden zoals sectorverenigingen (met de klemtoon op de algemene standpunten inzake de gevolgen van de wetgeving). Er waren 1 441 reacties, waaronder 1 269 van wegvervoerondernemingen;
- er werden 90 belanghebbenden (onder wie 37 bestuurders) ondervraagd om inzicht te verkrijgen in hun ervaringen met de handhaving van de EU-wetgeving inzake wegvervoer door de nationale autoriteiten, de doeltreffendheid van die handhaving en de nalevingsproblemen;
- tussen 5 september en 11 december 2016 werd een openbare raadpleging<sup>5</sup> gehouden over de in de ex-postevaluatie vastgestelde problemen en mogelijke oplossingen. 1 209 van de 1 378 ontvangen reacties waren afkomstig van bestuurders, ondernemingen, verzenders, expediteurs en burgers; 169 van nationale autoriteiten, handhavingsinstanties, werknemersorganisaties en sectorverenigingen;
- tussen 4 november 2016 en 4 januari 2017 werd een panelenquête voor kleine en middelgrote ondernemingen gehouden. Er waren 109 reacties met standpunten over de doelstellingen van de herziening van het rechtskader en mogelijke oplossingen;
- er was een online enquête van bestuurders, waarop 345 reacties met standpunten over mogelijke maatregelen kwamen. Omdat 140 reacties uit Nederland en 127 uit het Verenigd Koninkrijk kwamen, waren die standpunten echter niet representatief;
- de Commissie organiseerde ook een enquête van nationale autoriteiten en handhavingsinstanties (41 reacties uit 27 EU-lidstaten plus Noorwegen en Zwitserland) en van ondernemingen (73 reacties, maar aangezien daarvan 58 uit Hongarije kwamen, waren ook die niet helemaal representatief); en
- er werden vraaggesprekken gehouden met 7 vervoersondernemingen, 9 nationale sectorverenigingen, 9 nationale instanties, 4 nationale werknemersvakbonden en 6 Europese sociale partners.

De Europese sociale partners in de wegvervoersector werden ook geregeld geïnformeerd en geraadpleegd tijdens een aantal bilaterale bijeenkomsten met de Commissie en de vaste vergaderingen van het Comité voor de sectoriële sociale dialoog over het wegvervoer en van de werkgroep van sociale partners.

In deze raadplegingen werden de belangrijkste problemen bevestigd:

- 1) onaangepaste arbeidsomstandigheden voor bestuurders,
- 2) concurrentievervalsingen tussen vervoersondernemingen en
- 3) regeldruk voor ondernemers en lidstaten.

---

<sup>5</sup> Samenvatting van de bevindingen: [http://ec.europa.eu/transport/modes/road/consultations/2016-social-legislation-road\\_en](http://ec.europa.eu/transport/modes/road/consultations/2016-social-legislation-road_en)

Ook werden de belangrijkste juridische aspecten van die problemen blootgelegd, zoals onduidelijke of ongeschikte sociale regelgeving, verschillende interpretaties van de regels, inconsequente en inefficiënte handhaving en gebrekkige administratieve samenwerking tussen de lidstaten.

Wat betreft het ontwerp van de beleidsmaatregelen waren alle belanghebbenden sterk gewonnen voor een strengere handhaving en betere samenwerking tussen de handhavingsinstanties, hoewel sommige nationale handhavingsinstanties bezorgd waren over mogelijke extra handhavingskosten.

Vakbonden, nationale autoriteiten, bestuurders, ondernemers en ondernemersverenigingen vestigden de aandacht op het probleem van geschikte faciliteiten voor wekelijkse rusttijden.

Er kwamen gemengde reacties op de ontwerpmaatregelen voor de berekening van de gemiddelde wekelijkse rusttijd en het toestaan van meer flexibiliteit bij de toepassing van de regels inzake rij- en rusttijden zodat bestuurders hun wekelijkse rusttijd thuis kunnen nemen. Ondernemers en bestuurders spraken zich uit voor deze maatregelen, maar de vakbonden betuigden hun steun niet en handhavers uitten hun bezorgdheid over effectieve controle op de naleving.

- **Bijebrengen en benutten van deskundigheid**

De Commissie werd door externe contractanten bijgestaan met een studie ter ondersteuning van de ex-postevaluatie in juni 2016<sup>6</sup> en met een afzonderlijke studie ter ondersteuning van de effectbeoordeling, die in mei 2017 is afgerond.

- **Effectbeoordeling**

Het initiatief is onderbouwd met een effectbeoordeling, waarover de Raad voor regelgevingstoetsing een positief advies met aanbevelingen heeft uitgebracht. De belangrijkste opmerkingen van de Raad werden behandeld in de herziene versie van de effectbeoordeling (zie bijlage 1 bij het verslag over de effectbeoordeling).

Tijdens de effectbeoordeling zijn vier beleidsopties in overweging genomen: De eerste drie zijn cumulatief in termen van een verhoogd reguleringsniveau en de verwachte gevolgen, terwijl de vierde horizontaal is en de maatregelen kunnen worden gecombineerd met elk van de eerste drie opties.

De eerste beleidsoptie is gericht op een verduidelijking van het rechtskader en een betere samenwerking tussen handhavingsinstanties. De tweede is toegespitst op een sterkere handhaving. In het derde beleidspakket wordt voorgesteld om de regels wezenlijk te veranderen, met name inzake prestatiegebaseerde lonen en afwijkingen voor binnenlands en internationaal passagiersvervoer per touringcar. De vierde optie stelt sectorspecifieke criteria en handhavingsmaatregelen vast voor de terbeschikkingstelling van werknemers in de wegvervoersector. Er zijn drie varianten, gebaseerd op tijdsdrempels.

Beleids optie 1 lijkt het minste effect te sorteren op de rechtsonzekerheid en de ongelijkheid tussen bestuurders en ondernemers. Dat is hoofdzakelijk te wijten aan het vrijwillige karakter van de maatregelen, waardoor de lidstaten kunnen kiezen om ze al dan niet in te voeren. Die

---

<sup>6</sup> Eindverslag: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-eval-road-transport-social-legislation-final-report.pdf>

vrijblijvende aanpak zou bijdragen tot de bezorgdheid over het stijgende aantal nationale maatregelen waarmee bestuurders en ondernemers worden geconfronteerd.

Optie 3 kan enkele negatieve neveneffecten hebben op de arbeidsomstandigheden van bestuurders in het passagiersvervoer. De maatregel inzake uitgestelde wekelijkse rusttijd zou immers kunnen leiden tot een toename van de vermoeidheidsindex met 20 tot 33 % en een stijging van de risico's voor de verkeersveiligheid met 4 tot 5 %. De verhoogde vermoeidheids- en risicocijfers zouden samengaan met een kleine daling van de nalevingskosten voor ondernemers met 3 tot 5 %.

De voorkeur gaat uit naar een combinatie van beleidsopties 2 en 4. Het effect van beleidsoptie 4 versterkt het verwachte effect van optie 2 door betere werk- en rustvoorwaarden voor bestuurders (een verlaging van de vermoeidheidsindex met 28 % en van de perioden buitenshuis met 43 % voor bestuurders uit de EU13 en met 16 % voor bestuurders uit de EU15). De combinatie van de beleidsopties 2 en 4 leidt ook tot synergievoordelen door efficiëntere controles op de regels inzake de terbeschikkingstelling, waarbij kosten voor ondernemers worden gespaard.

De combinatie van beleidsopties 2 en 4 is in het algemeen de meest effectieve manier om de in de effectbeoordeling vastgestelde problemen op te lossen. Beleidsoptie 4 zal voor ondernemers die grensoverschrijdende wegvervoerdiensten verlenen naar schatting een jaarlijkse besparing van ongeveer 785 miljoen EUR aan administratieve kosten betekenen. De besparingen die voortvloeien uit de maatregelen van optie 2 konden niet worden berekend, maar wellicht zal die optie leiden tot minder inbreuken en dus lagere kosten door niet-naleving. Bovendien maakt beleidsoptie 2 het vervoer efficiënter en vormt ze een stimulans om bestuurders vaker naar huis terug te laten keren. Beide beleidsopties zullen echter leiden tot iets hogere nalevingskosten voor nationale autoriteiten (1,3 tot 1,8 %) tijdens de overgangperiode waarin de herziene regels worden ingevoerd. Een aantal ondernemers zal ook lichtjes hogere nalevingskosten hebben, omdat zij het verblijf moeten betalen voor de normale wekelijkse rusttijd die buiten het voertuig moet worden genomen (ongeveer 50 tot 160 EUR per reis).

Het voorstel ligt in de lijn van de voorkeursoptie van de effectbeoordeling.

- **Gezonde regelgeving en vereenvoudiging**

Het voorstel streeft de Refit-doelstelling na om de doeltreffendheid van de wetgeving te verhogen en de gelddruk op ondernemingen te verlagen. Dat gebeurt hoofdzakelijk door de regels te vereenvoudigen en aan te passen aan de specifieke behoeften van de sector en meer gebruik te maken van digitale registratieapparatuur (tachografen), zodat controles efficiënter worden uitgevoerd. Hoewel de handhavingskosten voor nationale autoriteiten wellicht lichtjes zullen stijgen, is die stijging gerechtvaardigd door de betere arbeidsomstandigheden voor bestuurders en betere bedrijfsomstandigheden voor ondernemers. Daardoor kan worden bezuinigd op kosten voor niet-naleving. Het voorstel zal ook leiden tot een doeltreffender handhaving, bijvoorbeeld door de functies van de toekomstige "slimme" tachograaf te verbeteren. Het voorstel biedt geen vrijstelling voor micro-ondernemingen, omdat dit een risico van oneerlijke concurrentievoorwaarden en ongelijke arbeidsomstandigheden zou inhouden.



## Grondrechten

Het voorstel draagt bij tot de doelstellingen van het Handvest van de grondrechten en met name artikel 31, waarin het recht op rechtvaardige en billijke arbeidsomstandigheden is vastgelegd.

### 4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Het voorstel heeft geen gevolgen voor de begroting van de Unie.

### 5. OVERIGE ELEMENTEN

- **Uitvoeringsplanning en regelingen betreffende controle, evaluatie en rapportage**

Het toezicht op de ontwikkelingen, met name het aantal, de soort en de frequentie van inbreuken op de sociale regelgeving, zal gebeuren door een combinatie van nationale uitvoeringsverslagen en een analyse van gegevens die worden geleverd door de handhavingsinstanties van de EU. Uitvoerings- en handhavingsproblemen zullen geregeld worden gemonitord en beoordeeld door het Comité voor het wegvervoer.

Andere ontwikkelingen in de markt en de mogelijke gevolgen daarvan voor de arbeidsomstandigheden en concurrentievoorwaarden zullen worden beoordeeld op basis van relevante gegevens die zijn verzameld in het kader van andere initiatieven, met name de herziening van de verordening betreffende de toegang tot de markt voor het internationaal goederenvervoer (Verordening (EG) nr. 1072/2009) en de verordening betreffende de toegang tot het beroep van wegvervoerder (Verordening (EG) nr. 1071/2009).

- **Toelichting bij de specifieke bepalingen van het voorstel**

De belangrijkste elementen van het voorstel zijn:

#### **Verordening (EG) nr. 561/2006**

##### *Artikel 3*

Artikel 3, onder h), wordt gewijzigd om in overeenstemming met de uitspraak van het Hof van Justitie in zaak C-317/12 *Lundberg* te verduidelijken dat particulieren die voertuigen die onder het toepassingsgebied van Verordening (EG) nr. 561/2006 zouden vallen, gebruiken om particuliere eigendommen voor eigen doeleinden te vervoeren, niet verplicht zijn om hun rij- en rusttijden te registreren en derhalve niet verplicht zijn om een tachograaf of bestuurderskaart te bezitten of te gebruiken.

##### *Artikel 4*

Artikel 4, onder r), wordt toegevoegd om het in deze verordening algemeen gebruikte begrip "niet-commercieel" vervoer te definiëren, omdat het gebrek aan een eensluidende definitie leidt tot onzekerheden en verschillende interpretaties.

##### *Artikel 6*

Artikel 6, lid 5, wordt gewijzigd om te verduidelijken dat een bestuurder verplicht is andere activiteiten dan rijden en perioden van beschikbaarheid te registreren, en om die praktijk te harmoniseren. De volledige registratie van alle activiteiten van de bestuurder, en niet alleen rijden, wat automatisch door een tachograaf wordt geregistreerd, is belangrijk om de

werkpatronen van een bestuurder doeltreffend te controleren als die vermoeidheid en risico's voor de verkeersveiligheid kunnen veroorzaken.

#### *Artikel 7*

Aan artikel 7 wordt een derde lid toegevoegd om te verduidelijken dat bestuurders die in ploegen rijden hun verplichte onderbreking mogen nemen in een voertuig dat wordt bestuurd door een andere bestuurder. Dit is reeds een gangbare praktijk na een niet-bindend advies van de Commissie.

#### *Artikel 8*

Artikel 8 wordt gewijzigd om de vereisten inzake wekelijkse rusttijden te verduidelijken en aan te passen aan de behoeften van de sector en aan de dagelijkse praktijk bij het plannen van vervoersschema's, met name voor langeafstandsvervoer. Doel is de rustvoorwaarden van bestuurders te verbeteren en de handhaving te vergemakkelijken, met name de controle van de aan de bestuurder verschuldigde compensatie voor verkorte wekelijkse rusttijd.

Artikel 8, lid 6, wordt gewijzigd om te verduidelijken dat bestuurders hun wekelijkse rusttijden op flexibeler wijze kunnen plannen over een periode van vier opeenvolgende weken, waarbij wordt gewaarborgd dat compensatie voor een verkorte wekelijkse rusttijd binnen drie weken wordt genomen samen met een normale wekelijkse rusttijd. Deze wijziging verandert de geldende vereisten inzake de maximale dagelijkse en wekelijkse rijtijden niet.

Artikel 8, lid 7, wordt gewijzigd om te specificeren dat compensatie voor een verkorte wekelijkse rusttijd moet aansluiten op een normale wekelijkse rusttijd van ten minste 45 uur. Daardoor wordt het gemakkelijker om een compensatierusttijd te controleren en kunnen bestuurders genieten van een verlengde wekelijkse rusttijd.

Artikel 8, lid 8, onder a), wordt toegevoegd om te verduidelijken dat het een bestuurder niet is toegestaan om een wekelijkse rusttijd van 45 uur of meer te nemen in een voertuig, en dat de werkgever verplicht is voor een passend verblijf met geschikte slaapfaciliteiten en sanitaire voorzieningen te zorgen als de bestuurder zijn wekelijkse rusttijd niet op een privé-plaats naar keuze kan nemen.

Artikel 8, lid 8, onder b), wordt toegevoegd om verder te specificeren dat vervoersondernemingen verplicht zijn de werkzaamheden van bestuurders zodanig te plannen dat die ten minste één keer binnen een periode van drie opeenvolgende weken naar huis terug kunnen keren om hun wekelijkse rust te nemen.

#### *Artikel 9*

Artikel 9 wordt aangepast aan de gangbare praktijk dat rustperioden op een veerboot of trein worden genomen. Volgens de geldende regels is het niet toegestaan om rusttijden van 24 uur en langer gedeeltelijk op een veerboot of trein te nemen als verkorte wekelijkse rusttijd. Voor bestuurders en ondernemers is dat een onnodige last. De wijziging specificeert daarom dat een bestuurder die een voertuig begeleidt dat per veerboot of trein wordt vervoerd, op de veerboot of trein ook een verkorte wekelijkse rusttijd mag nemen.

#### *Artikel 12*

Artikel 12, lid 2, wordt toegevoegd om een bestuurder te helpen omgaan met onvoorziene omstandigheden waardoor het vervoer wordt vertraagd of waardoor de bestuurder niet naar huis kan om zijn/haar wekelijkse rust te nemen. Er wordt gespecificeerd dat bestuurders het begin van hun wekelijkse rusttijd mogen uitstellen om naar huis te rijden, op voorwaarde dat zij voldoen aan de dagelijkse en wekelijkse rijtijdbeperkingen en aan de verplichte minimumduur van een wekelijkse rusttijd.

#### *Artikel 14*

Artikel 14 wordt gewijzigd om te specificeren dat tijdelijke uitzonderingen op de algemene regels die door de lidstaten in dringende gevallen worden toegestaan, naar behoren moeten worden gerechtvaardigd door die uitzonderlijke omstandigheden en de dringende noodzaak er iets aan te doen.

#### *Artikel 15*

Artikel 15 voegt de verplichting voor de lidstaten toe om de Commissie in kennis te stellen van hun nationale regels inzake rijtijden, onderbrekingen en rusttijden die van toepassing zijn op busbestuurders die van de verordening zijn vrijgesteld.

#### *Artikel 19*

Artikel 19 wordt gewijzigd om te specificeren dat nationale sancties voor overtredingen van de verordening evenredig moeten zijn met de ernst van de overtreding, zoals geclassificeerd in de desbetreffende Uniewetgeving. Er wordt ook aan toegevoegd dat elke wijziging van het nationaal sanctiestelsel aan de Commissie moet worden gemeld.

#### *Artikel 22*

Artikel 22 wordt gewijzigd om de administratieve samenwerking en de uitwisseling van gegevens en informatie tussen de lidstaten te verdiepen. Doel is de uitvoering van de bepalingen van deze verordening en de grensoverschrijdende handhaving consequenter en doeltreffender te maken.

Artikel 22, lid 1, wordt gewijzigd om te specificeren dat wederzijdse bijstand tussen lidstaten onmiddellijk moet worden verleend binnen de duidelijk omschreven termijnen van Richtlijn 2006/22/EG.

Artikel 22, lid 2, onder c), wordt toegevoegd om te verduidelijken dat de uitwisseling van informatie ook de gegevens over de risicoclassificatie van ondernemingen omvat en andere informatie die nodig is om een efficiënte en effectieve handhaving te waarborgen.

Artikel 22, lid 3, onder a), specificeert dat de aangewezen instanties voor intercommunautaire communicatie verantwoordelijk moeten zijn voor het organiseren van een goede informatie-uitwisseling.

Artikel 22, lid 3, onder b), wordt toegevoegd om te verduidelijken dat wederzijdse bijstand kosteloos moet zijn.

#### *Artikel 25*

Artikel 25, lid 2, wordt gewijzigd om te specificeren dat de Commissie indien nodig uitvoeringshandelingen zal vaststellen om de bepalingen van deze verordening te verduidelijken. Die handelingen moeten de eenvormige toepassing en handhaving van de verordening verzekeren.

### **Verordening (EU) nr. 165/2014**

#### *Artikel 8*

Artikel 8 wordt gewijzigd om de functies van "slimme" tachografen verder te verbeteren, zodat de positie van voertuigen die voor grensoverschrijdend vervoer worden gebruikt, beter kan worden bepaald. Daardoor kan de sociale regelgeving gemakkelijker worden gehandhaafd.

#### *Artikel 34*

Artikel 34 voegt een verplichting voor bestuurders toe om, op de eerste geschikte stopplaats, de positie van hun voertuig te registreren in de tachograaf zodra zij een grens zijn overgestoken. Daardoor kan de naleving van de sociale regelgeving gemakkelijker worden gecontroleerd. Die verplichting is niet van toepassing op bestuurders die "slimme" tachografen gebruiken, waarin grensovergangen automatisch worden geregistreerd.

Voorstel voor een

## VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

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

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

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

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

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

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité<sup>7</sup>,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's<sup>8</sup>,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Goede arbeidsvoorwaarden voor bestuurders en eerlijke concurrentievoorwaarden voor wegvervoerondernemingen zijn uiterst belangrijk om te komen tot een veilige, efficiënte en sociaal verantwoordelijke wegvervoersector. Om dat proces te bevorderen is het essentieel dat de sociale EU-regelgeving in het wegvervoer duidelijk, geschikt en gemakkelijk toe te passen en te handhaven is, en dat ze 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<sup>9</sup>, zijn een aantal tekortkomingen van het bestaande rechtskader aan het licht gekomen. Onduidelijke en ongeschikte regels voor de wekelijkse rusttijd, rustfaciliteiten en onderbrekingen bij een meervoudige bemanning en het gebrek aan regels inzake de terugkeer van bestuurders naar huis, leiden tot uiteenlopende interpretaties en handhavingspraktijken in de lidstaten. Verscheidene lidstaten hebben onlangs unilaterale maatregelen vastgesteld waardoor de rechtsonzekerheid en de ongelijke behandeling van bestuurders en ondernemingen nog is toegenomen.

---

<sup>7</sup> PB C , , blz. .

<sup>8</sup> PB C , , blz. .

<sup>9</sup> 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) De ex-postevaluatie van Verordening (EG) nr. 561/2006 heeft bevestigd dat de onsamenvattende en ondoelmatige handhaving van de sociale regelgeving van de Unie hoofdzakelijk te wijten was aan onduidelijke regels, inefficiënt gebruik van controle-instrumenten en onvoldoende administratieve samenwerking tussen de lidstaten.
- (4) Duidelijke, geschikte en eenvormig gehandhaafde regels zijn ook van cruciaal belang om de beleidsdoelstelling inzake betere arbeidsvoorwaarden voor bestuurders te verwezenlijken, en met name te zorgen voor onvervalste concurrentie tussen ondernemers en bij te dragen tot meer verkeersveiligheid voor alle weggebruikers.
- (5) Het bestaande voorschrift inzake onderbrekingen bleek ongeschikt en onpraktisch te zijn voor bestuurders die in ploegen rijden. Daarom is het passend het voorschrift inzake de registratie van onderbrekingen aan te passen aan de specifieke aard van vervoer dat wordt verricht door bestuurders die in ploegen rijden.
- (6) Bestuurders die betrokken zijn bij internationaal langeafstandsvervoer, zijn lange tijd weg van huis. Door de huidige voorschriften inzake de wekelijkse rusttijd worden die perioden onnodig verlengd. Het is dus wenselijk om de bepaling inzake de 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 dat zij volledig worden gecompenseerd voor alle verkorte wekelijkse rusttijden. Ook moet worden bepaald dat ondernemers de werkzaamheden zodanig moeten plannen dat de bestuurders niet buitensporig lang van huis weg zijn.
- (7) De interpretatie en tenuitvoerlegging van de voorschriften inzake de wekelijkse rusttijd verschillen van lidstaat tot lidstaat wat betreft de plaats waar de wekelijkse rusttijd moet worden genomen. Het is daarom aangewezen dat voorschrift toe te lichten om te waarborgen dat bestuurders over een passend verblijf beschikken als zij hun wekelijkse rusttijd buitenshuis nemen.
- (8) Bestuurders worden vaak geconfronteerd met onvoorziene omstandigheden waardoor het onmogelijk wordt de gewenste bestemming voor het nemen van een wekelijkse rusttijd te bereiken zonder daarbij de Unieregels te schenden. Het is wenselijk om het voor bestuurders gemakkelijker te maken met dergelijke omstandigheden om te gaan en hen in staat te stellen hun bestemming voor het nemen van een wekelijkse rusttijd te bereiken zonder de voorschriften inzake de maximumrijtijd te schenden.
- (9) Om verschillen in handhaving te beperken en te voorkomen en de effectiviteit en de efficiëntie van grensoverschrijdende handhaving verder te verhogen, is het van cruciaal belang duidelijke regels op te stellen voor regelmatige administratieve samenwerking tussen de lidstaten.
- (10) Om eenvormige voorwaarden voor de tenuitvoerlegging van Verordening (EG) nr. 561/2006 te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om de bepalingen van die verordening te verduidelijken en een gemeenschappelijke aanpak vast te stellen voor de toepassing en handhaving ervan. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011<sup>10</sup>.

---

<sup>10</sup> 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).

- (11) Om de kosteneffectiviteit van de handhaving van de sociale regelgeving te verbeteren, moet het potentieel van de huidige en de toekomstige tachograafsystemen ten volle worden benut. De functies van de tachograaf moeten derhalve worden verbeterd om preciezer positionering mogelijk te maken, met name bij internationaal vervoer.
- (12) Verordeningen (EG) nr. 561/2006 en (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en de Raad<sup>11</sup> moeten derhalve dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

### *Artikel 1*

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

(1) artikel 3, onder h), wordt vervangen door:

"h) voertuigen of een combinatie van voertuigen die worden gebruikt voor niet-commercieel goederenvervoer;"

(2) aan artikel 4 wordt het volgende punt r) toegevoegd:

"r) "niet-commercieel vervoer": elk vervoer over de weg, anders dan vervoer voor rekening van derden of voor eigen rekening, waarvoor geen vergoeding wordt ontvangen en dat geen inkomsten genereert.";

(3) in artikel 6, lid 5, wordt de eerste zin vervangen door:

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

(4) in artikel 7 wordt de volgende derde alinea toegevoegd:

"Een bestuurder die deel uitmaakt van een meervoudige bemanning kan besluiten een onderbreking van 45 minuten te nemen in een voertuig dat door een andere bestuurder wordt bestuurd, mits de bestuurder die de onderbreking neemt de bestuurder die het voertuig bestuurt niet bijstaat.";

(5) artikel 8 wordt als volgt gewijzigd:

(a) in lid 6 wordt de eerste alinea vervangen door:

"6. Per periode van vier opeenvolgende weken moet een bestuurder ten minste:

a) vier normale wekelijkse rusttijden, of

b) twee normale wekelijkse rusttijden van ten minste 45 uur en twee verkorte wekelijkse rusttijden van ten minste 24 uur nemen.

---

<sup>11</sup> 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).

Voor de toepassing van punt b) moeten de verkorte wekelijkse rusttijden evenwel worden gecompenseerd door een equivalente periode van rust die voor het einde van de derde week na de betrokken week en bloc moet worden genomen.";

(b) lid 7 wordt vervangen door:

"7. Rust die wordt genomen ter compensatie van een verkorte wekelijkse rusttijd moet onmiddellijk voorafgaand aan of aansluitend op een normale wekelijkse rusttijd van ten minste 45 uur worden genomen.";

(c) de volgende leden 8 bis en 8 ter worden ingevoegd:

"8 bis. 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 verblijf met geschikte slaapfaciliteiten en sanitaire voorzieningen,

a) dat ter beschikking wordt gesteld of betaald door de werkgever, of

b) thuis of op een andere privélocatie die door de bestuurder wordt gekozen.

8 ter. Een vervoeronderneming plant de werkzaamheden van een bestuurder zodanig dat deze per periode van drie opeenvolgende weken ten minste één normale wekelijkse rusttijd of een wekelijkse rusttijd van meer dan 45 uur ter compensatie van een verkorte wekelijkse rusttijd thuis kan nemen.";

(6) artikel 9, lid 1, wordt vervangen door:

"9. 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 verkorte wekelijkse rusttijd neemt, die rusttijd hooguit tweemaal worden onderbroken door andere activiteiten die niet langer dan één uur duren. Tijdens die normale dagelijkse rusttijd of verkorte wekelijkse rusttijd moet de bestuurder kunnen beschikken over een bed of slaapbank.";

(7) aan artikel 12 wordt de volgende tweede alinea toegevoegd:

"Mits de verkeersveiligheid niet in gevaar komt, mag de bestuurder afwijken van artikel 8, lid 2, en de tweede alinea van artikel 8, lid 6, om een geschikt verblijf zoals bedoeld in artikel 8, lid 8 bis, te kunnen bereiken voor het nemen van een dagelijkse of wekelijkse rusttijd. Een dergelijke afwijking mag niet leiden tot de overschrijding van de dagelijkse of wekelijkse rijtijden of tot verkorte dagelijkse of wekelijkse rusttijden. De bestuurder moet uiterlijk bij aankomst bij een geschikt verblijf de reden van een dergelijke afwijking met de hand aantekenen op het registratieblad of op een afdruk van zijn controleapparaat of in het dienstrooster.";

(8) artikel 14, lid 2, wordt vervangen door:

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

(9) artikel 15 wordt vervangen door:

#### *"Artikel 15*

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



De lidstaten stellen de Commissie in kennis van de relevante nationale regels die op dergelijke bestuurders van toepassing zijn.";

(10) artikel 19, lid 1, wordt 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, in verhouding met de ernst als bepaald overeenkomstig bijlage III van Richtlijn 2006/22/EG van het Europees Parlement en de Raad<sup>12</sup>, en niet-discriminerend te zijn en een afschrikkende werking te hebben. Geen enkele inbreuk op deze verordening en op Verordening (EU) nr. 165/2014 mag aan meer dan één sanctie of procedure onderworpen worden. De lidstaten doen de Commissie uiterlijk op de in artikel 29, tweede alinea, vermelde datum mededeling van deze maatregelen en van de regelgeving inzake sancties. Zij delen eventuele latere wijzigingen van de bepalingen onmiddellijk mee. De Commissie stelt de lidstaten hiervan in kennis.";

(11) artikel 22 wordt als volgt gewijzigd:

(a) lid 1 wordt vervangen door:

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

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

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

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

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

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

(12) artikel 25, lid 2, wordt vervangen door:

"2. In de gevallen bedoeld in lid 1 stelt de Commissie uitvoeringshandelingen inzake de gemeenschappelijke aanpak vast, overeenkomstig de adviesprocedure zoals bedoeld in artikel 24, lid 2.".

## *Artikel 2*

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

(1) artikel 8, lid 1, tweede streepje, wordt vervangen door:

"– iedere drie uur van de bij elkaar opgetelde rijtijd en telkens wanneer het voertuig de grens oversteekt;"

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

---

<sup>12</sup> Richtlijn 2006/22/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 inzake minimumvoorwaarden voor de uitvoering van de Verordeningen (EEG) nr. 3820/85 en (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer en tot intrekking van Richtlijn 88/599/EEG van de Raad (PB L 102 van 11.4.2006, blz. 35).

"7. De bestuurder vermeldt in de digitale tachograaf het symbool van het land waar de werkperiode van de dag is begonnen en geëindigd, en bij aankomst op een geschikte stopplaats ook waar en wanneer hij in het voertuig een grens is overgestoken. 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."

### *Artikel 3*

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

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

Gedaan te Brussel,

*Voor het Europees Parlement*  
*De voorzitter*

*Voor de Raad*  
*De voorzitter*