



Zittingsdocument

A8-0205/2018

7.6.2018

*****I**
VERSLAG

over het 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 (COM(2017)0277 – C8-0167/2017 – 2017/0122(COD))

Commissie vervoer en toerisme

Rapporteur: Wim van de Camp

Rapporteur voor advies (*):
Georges Bach, Commissie werkgelegenheid en sociale zaken

(*) Procedure met medeverantwoordelijke commissies – artikel 54 van het Reglement

Verklaring van de gebruikte tekens

- * Raadplegingsprocedure
- *** Goedkeuringsprocedure
- ***I Gewone wetgevingsprocedure (eerste lezing)
- ***II Gewone wetgevingsprocedure (tweede lezing)
- ***III Gewone wetgevingsprocedure (derde lezing)

(De aangeduide procedure is gebaseerd op de in de ontwerptekst voorgestelde rechtsgrond.)

Amendementen op een ontwerphandeling

Amendementen van het Parlement in twee kolommen

Geschrapte tekstdelen worden in de linkerkolom in *vet cursief* aangegeven. Vervangen tekstdelen worden in beide kolommen in *vet cursief* aangegeven. Nieuwe tekst wordt in de rechterkolom in *vet cursief* aangegeven.

In de eerste en tweede regel van de koptekst boven elk amendement wordt verwezen naar het tekstdeel in kwestie van de ontwerphandeling. Indien een amendement betrekking heeft op een bestaande handeling, waarop in de ontwerphandeling wijzigingen worden voorgesteld, bevat de koptekst bovendien een derde en vierde regel, die verwijzen naar de bestaande handeling respectievelijk naar de bepaling in kwestie.

Amendementen van het Parlement in de vorm van een geconsolideerde tekst

Nieuwe tekstdelen worden in *vet cursief* aangegeven. Geschrapte tekstdelen worden aangegeven met het symbool **■** of worden doorgestreept. Waar tekstdelen vervangen worden, wordt de nieuwe tekst in *vet cursief* aangegeven, terwijl de vervangen tekst wordt geschrapt of doorgestreept. Bij wijze van uitzondering worden zuiver technische wijzigingen die de diensten aanbrenge met het oog op de opstelling van de definitieve tekst, niet gemarkeerd.

INHOUD

	Blz.
ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT	5
TOELICHTING	49
BIJLAGE: LIJST VAN ENTITEITEN WAARVAN OF PERSONEN VAN WIE DE RAPPORTEUR INPUT HEEFT ONTVANGEN	52
ADVIES VAN DE COMMISSIE WERKGELEGENHEID EN SOCIALE ZAKEN	53
PROCEDURE VAN DE BEVOEGDE COMMISSIE	73
HOOFDELIJKE EINDSTEMMING IN DE BEVOEGDE COMMISSIE.....	74

ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT

over het 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

(COM(2017)0277 – C8-0167/2017 – 2017/0122(COD))

(Gewone wetgevingsprocedure: eerste lezing)

Het Europees Parlement,

- gezien het voorstel van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad (COM(2017)0277),
 - gezien artikel 294, lid 2, en artikel 91, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, op grond waarvan het voorstel door de Commissie bij het Parlement is ingediend (C8-0167/2017),
 - gezien artikel 294, lid 3, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,
 - gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité van 18 januari 2018¹,
 - na raadpleging van het Comité van de Regio's,
 - gezien artikel 59 van zijn Reglement,
 - gezien het verslag van de Commissie vervoer en toerisme en het advies van de Commissie werkgelegenheid en sociale zaken (A8-0205/2018),
1. stelt onderstaand standpunt in eerste lezing vast;
 2. verzoekt de Commissie om hernieuwde voorlegging aan het Parlement indien zij haar voorstel vervangt, ingrijpend wijzigt of voornemens is het ingrijpend te wijzigen;
 3. verzoekt zijn Voorzitter het standpunt van het Parlement te doen toekomen aan de Raad en aan de Commissie alsmede aan de nationale parlementen.

Amendement 1

Voorstel voor een verordening

Overweging 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(1) Goede arbeidsvoorwaarden voor bestuurders en eerlijke

(1) Goede arbeidsvoorwaarden voor bestuurders en eerlijke

¹ PB C ... van ..., blz.

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.

concurrentievoorwaarden voor wegvervoerondernemingen zijn uiterst belangrijk om te komen tot een veilige, efficiënte en sociaal verantwoordelijke **niet-discriminerende** wegvervoersector, **die in staat is gekwalificeerde werknemers aan te trekken**. Om dat proces te bevorderen is het essentieel dat de sociale EU-regelgeving in het wegvervoer duidelijk, **evenredig**, 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.

Amendement 2

Voorstel voor een verordening Overweging 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

(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 Raad⁹, 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 handavingspraktijken in de lidstaten. Verscheidene lidstaten hebben onlangs unilaterale maatregelen vastgesteld waardoor de rechtsonzekerheid en de ongelijke behandeling van bestuurders en ondernemingen nog is toegenomen.

Amendement

(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 Raad⁹, zijn een aantal tekortkomingen **in de tenuitvoerlegging** van het rechtskader aan het licht gekomen. Onduidelijke regels voor de wekelijkse rusttijd, rustfaciliteiten en onderbrekingen bij een meervoudige bemanning en het gebrek aan regels inzake de terugkeer van bestuurders naar huis **of naar een andere, door de bestuurder gekozen locatie**, leiden tot uiteenlopende interpretaties en handavingspraktijken 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 maximumrijtijd per dag en per week, zoals vastgesteld in Verordening (EG) nr. 561/2006 vormt daarentegen een doeltreffende bijdrage aan de verbetering

van de sociale omstandigheden van bestuurders en aan de verkeersveiligheid in het algemeen, en moet dus gehandhaafd blijven en de naleving ervan moet worden gewaarborgd.

⁹ 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).

⁹ 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).

Amendement 3

Voorstel voor een verordening Overweging 2 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(2 bis) 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 de beschikbaarheid van rustfaciliteiten. Het is derhalve passend voor de lidstaten om richtsnoeren op te stellen die deze verordening op een duidelijke en eenvoudige manier weergeven, nuttige informatie geven over parkeer- en rustfaciliteiten en het belang van vermoeidheidsbestrijding benadrukken.

Amendement 4

Voorstel voor een verordening Overweging 2 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(2 ter) Het is in het belang van de verkeersveiligheid om

vervoersondernemingen te stimuleren een veiligheidscultuur aan te nemen die het volgende omvat: beleid en procedures op het gebied van de veiligheid die worden vastgesteld door het hoger management, de inzet door het middenmanagement om het veiligheidsbeleid ten uitvoer te leggen en de bereidheid bij de werknemers om te voldoen aan de veiligheidsregels. Er moet een duidelijke focus komen op problemen met de veiligheid van het vervoer over de weg, waaronder vermoeidheid, aansprakelijkheid, routeplanning, roosters, betaling op basis van prestaties en "just in time"-management.

Amendement 5

Voorstel voor een verordening Overweging 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

(3) De ex-postevaluatie van Verordening (EG) nr. 561/2006 heeft bevestigd dat de onsamenhangende 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.

Amendement

(3) De ex-postevaluatie van Verordening (EG) nr. 561/2006 heeft bevestigd dat de onsamenhangende en ondoelmatige handhaving van de sociale regelgeving van de Unie hoofdzakelijk te wijten was aan onduidelijke regels, inefficiënt **en ongelijkwaardig** gebruik van controle-instrumenten en onvoldoende administratieve samenwerking tussen de lidstaten, **waardoor de fragmentatie van de Europese interne markt toeneemt.**

Amendement 6

Voorstel voor een verordening Overweging 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

(4) Duidelijke, geschikte en eenvormig gehandhaafde regels zijn ook van cruciaal belang om de beleidsdoelstelling inzake betere arbeidsvoorwaarden voor bestuurders te verwezenlijken, en met

Amendement

(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.

name te zorgen voor onvervalste **en eerlijke** concurrentie tussen ondernemers en bij te dragen tot meer verkeersveiligheid voor alle weggebruikers.

Amendement 7

Voorstel voor een verordening Overweging 4 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(4 bis) Nationale regels voor het wegvervoer moeten evenredig en gerechtvaardigd zijn en mogen de uitoefening van grondrechten die zijn gegarandeerd in het Verdrag, zoals het vrij verkeer van goederen en de vrijheid om diensten aan te bieden, niet belemmeren of minder aantrekkelijk maken teneinde het concurrentievermogen van de Europese Unie te behouden of zelfs te vergroten.

Amendement 8

Voorstel voor een verordening Overweging 4 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(4 bis) Teneinde in heel Europa een gelijk speelveld te waarborgen op het gebied van wegvervoer, moet deze verordening van toepassing zijn op alle voertuigen, zwaarden dan 2,4 ton, die betrokken zijn bij internationaal vervoer.

Amendement 9

Voorstel voor een verordening Overweging 5 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(5 bis) Goederenvervoer verschilt sterk

van personenvervoer. Bestuurders van touringcars staan in nauw contact met hun passagiers en moeten in staat zijn flexibele pauzes in te lassen zonder de rijtijd te verlengen of de rusttijden en pauzes te verkorten.

Amendement 10

Voorstel voor een verordening Overweging 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

(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.

Amendement

(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 ***of op een bestemming naar hun keuze*** 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. ***Wanneer een bestuurder ervoor kiest zijn rust thuis te nemen, moet de vervoersonderneming de bestuurder de middelen verstrekken om terug te keren naar huis.***

Amendement 11

Voorstel voor een verordening Overweging 6 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(6 bis) Wanneer het werk van een bestuurder voorspelbaar andere activiteiten voor de werkgever omvat dan

zijn professionele rijtaken, zoals laden/lossen, parkeerplaatsen vinden, het voertuig onderhouden, de route voorbereiden enz. moet de tijd die hij nodig heeft om deze taken uit te voeren, in aanmerking worden genomen bij het bepalen van zowel zijn arbeidstijd als de mogelijkheid van passende rust en beloning.

Amendement 12

Voorstel voor een verordening Overweging 6 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(6 ter) Om de arbeidsomstandigheden van bestuurders op de plaatsen van laden en lossen te beschermen, moeten eigenaars en exploitanten van dergelijke voorzieningen de bestuurder toegang bieden tot hygiënische voorzieningen.

Amendement 13

Voorstel voor een verordening Overweging 6 quater (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(6 quater) De snelle technologische vooruitgang leidt tot de ontwikkeling van steeds geavanceerdere autonome rijsystemen. In de toekomst zouden deze systemen een gedifferentieerd gebruik van voertuigen mogelijk kunnen maken waarbij geen bestuurder betrokken is. Dit kan leiden tot nieuwe operationele mogelijkheden, zoals "platooning" van vrachtwagens. Bijgevolg moet de bestaande wetgeving, met inbegrip van de voorschriften inzake rij- en rusttijden, worden aangepast, waarvoor vooruitgang op het niveau van de VN/ECE-werkgroep van essentieel belang is. De Commissie dient een evaluatieverslag in over het gebruik van autonome rijsystemen in de

lidstaten, indien nodig vergezeld van een wetgevingsvoorstel om rekening te houden met de voordelen van technologieën voor zelfstandig rijden. Het doel van deze wetgeving is de verkeersveiligheid, een gelijk speelveld en goede arbeidsomstandigheden te garanderen en de EU tegelijkertijd in staat te stellen een pioniersrol te vervullen op het gebied van nieuwe innovatieve technologieën en praktijken.

Amendement 14

Voorstel voor een verordening Overweging 7 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(7 bis) Speciale parkeerplaatsen moeten alle faciliteiten hebben die nodig zijn voor goede rustomstandigheden, dat wil zeggen op sanitair, culinair en veiligheidsgebied.

Amendement 15

Voorstel voor een verordening Overweging 7 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(7 ter) Passende rustfaciliteiten zijn van cruciaal belang om de arbeidsomstandigheden van bestuurders in de sector te verbeteren en de verkeersveiligheid op peil te houden. Aangezien rusten in de cabine kenmerkend is voor de vervoerssector en in bepaalde gevallen wenselijk is vanuit het oogpunt van comfort en passendheid, moeten bestuurders hun rust kunnen nemen in het voertuig, wanneer het voertuig is voorzien van passende slaapfaciliteiten. Daarom mag de aanleg van speciale parkeerplaatsen niet onevenredig worden gehinderd of

bemoeilijkt door de lidstaten.

Amendement 16

Voorstel voor een verordening Overweging 7 quater (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(7 quater) De herziene TEN-V-richtsnoeren voorzien in de ontwikkeling van parkeerplaatsen langs snelwegen op ongeveer elke 100 km met parkeerplaatsen voor commerciële weggebruikers met een passend veiligheids- en beveiligingsniveau, en derhalve moeten de lidstaten worden aangemoedigd om de TEN-V-richtsnoeren ten uitvoer te leggen en voldoende steun te verlenen aan en te investeren in veilige en op passende wijze aangepaste parkeerplaatsen.

Amendement 17

Voorstel voor een verordening Overweging 7 quinquies (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(7 quinquies) Teneinde hoogwaardige en betaalbare rustfaciliteiten te bieden, moeten de Commissie en de lidstaten de oprichting van sociale, commerciële, openbare en ondernemingen voor de exploitatie van speciale parkeerplaatsen bevorderen.

Amendement 18

Voorstel voor een verordening Overweging 8 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(8 bis) Bij vele wegvervoeractiviteiten binnen de Gemeenschap wordt voor een gedeelte van de rit gebruikgemaakt van veerboten en treinen. Er zouden derhalve voor dergelijke activiteiten duidelijke, passende bepalingen betreffende de rusttijden en onderbrekingen moeten worden vastgesteld.

Amendement 19

Voorstel voor een verordening Overweging 9 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(9 bis) Teneinde een doeltreffende handhaving te kunnen garanderen, is het van essentieel belang dat de bevoegde instanties 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.

Amendement 20

Voorstel voor een verordening Overweging 9 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(9 ter) Om te waarborgen dat de regels duidelijk, eenvoudig te begrijpen en handhaafbaar zijn, moet er informatie toegankelijk worden gemaakt voor de bestuurders. Dit moet worden bereikt door middel van coördinatie door de Commissie. Bestuurders moeten ook informatie ontvangen over rustplaatsen en veilige parkeerterreinen zodat ze hun ritten beter kunnen plannen. Daarnaast moet er door middel van coördinatie door de Commissie een hotline worden

opgericht om de controlediensten te waarschuwen in geval van buitensporige druk op bestuurders, fraude of illegaal gedrag.

Amendement 21

Voorstel voor een verordening Overweging 9 quater (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(9 quater) In artikel 6 van Verordening (EG) nr. 1071/2009 worden de lidstaten verplicht een algemene indeling van inbreuken toe te passen bij de beoordeling van de betrouwbaarheid. 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 op doeltreffende, evenredige en ontmoedigende wijze ten uitvoer worden gelegd. Er zijn verdere maatregelen nodig om te waarborgen dat alle door de lidstaten toegepaste sancties niet-discriminerend zijn en evenredig zijn aan de ernst van de inbreuk.

Amendement 22

Voorstel voor een verordening Overweging 11

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(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 precieze positionering mogelijk te maken, *met name bij internationaal*

(11) Om de kosteneffectiviteit van de handhaving van de sociale regelgeving te verbeteren, *moeten* de huidige en de *slimme* tachograafsystemen *verplicht worden gesteld in het internationaal vervoer*. De functies van de tachograaf moeten derhalve worden verbeterd om precieze positionering mogelijk te

vervoer.

maken.

Amendement 23

**Voorstel voor een verordening
Overweging 11 bis (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(11 bis) Met het oog op de snelle ontwikkeling van nieuwe technologieën en 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 de slimme tachograaf in geregistreerde voertuigen worden bekort. Met behulp van de slimme tachograaf zullen controles eenvoudiger zijn, hetgeen de werkzaamheden van nationale autoriteiten gemakkelijker zal maken.

Amendement 24

**Voorstel voor een verordening
Overweging 11 ter (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(11 ter) Rekening houdend met het wijdverbreide gebruik van smartphones en de voortdurende ontwikkeling van hun functionaliteiten, en met het oog op de stationering van Galileo, dat steeds meer mogelijkheden biedt voor lokalisatie in real time, die door veel mobiele telefoons al wordt gebruikt, moet de Commissie de mogelijkheid onderzoeken om een mobiele toepassing te ontwikkelen en te certificeren die dezelfde voordelen biedt als die welke door de slimme tachograaf worden geboden, tegen dezelfde kosten.

Amendement 25

**Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – alinea 1 – punt -1 (nieuw)**

PE615.412v02-00

16/74

RR\1155524NL.docx

Verordening (EG) nr. 561/2006
Artikel 2 – lid 1 – letter a bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(-1) Aan artikel 2, lid 1, wordt het volgende punt (a bis toegevoegd:

"a bis) van goederen in het internationaal vervoer waarbij de toegestane maximummassa van de voertuigen, dat van de aanhangwagens of opleggers inbegrepen, meer dan 2,4 ton bedraagt; of"

Amendement 26

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – alinea 1 – punt 1 bis (nieuw)
Verordening (EG) nr. 561/2006
Artikel 3 – punt h bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(1 bis) Aan artikel 3 wordt het volgende punt toegevoegd:

"h bis) lichte bedrijfsvoertuigen 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;"

Amendement 27

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – alinea 1 – punt 2
Verordening (EG) nr. 561/2006
Artikel 4 – alinea 1 – punt r

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(r) "niet-commercieel vervoer": elk vervoer over de weg, anders dan vervoer voor rekening van derden of voor eigen

(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.

rekening, waarvoor geen vergoeding wordt ontvangen en dat geen inkomsten *of omzet* genereert.

Amendement 28

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 2 (nieuw)

Verordening (EG) nr. 561/2006

Artikel 4 – alinea 1 – punt r bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Aan artikel 4 wordt de volgende letter r bis) toegevoegd:

r bis) "thuis": het geregistreerde woonadres van een bestuurder in een lidstaat."

Amendement 29

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 2 bis (nieuw)

Verordening (EG) nr. 561/2006

Artikel 5 – lid 1

Bestaande tekst

Amendement

(2 bis) Artikel 5, lid 1, wordt vervangen door:

1. De minimumleeftijd van *conducteurs* wordt vastgesteld op 18 jaar.

"1. De minimumleeftijd van *bestuurders* wordt vastgesteld op 18 jaar.";

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/HTML/?uri=CELEX:32006R0561&from=EN>)

Amendement 30

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 3 ter (nieuw)

Verordening (EG) nr. 561/2006

Artikel 7 – alinea 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Deze onderbreking kan worden vervangen door **een onderbreking** van ten minste 15 **minuten gevolgd door een onderbreking van ten minste 30** minuten die elk zodanig tijdens de periode worden ingelast, dat aan de bepalingen van de eerste alinea wordt voldaan.

Amendement

Deze onderbreking kan worden vervangen door **onderbrekingen** van ten minste 15 minuten die elk zodanig tijdens de periode worden ingelast, dat aan de bepalingen van de eerste alinea wordt voldaan. **Een onderbreking die aldus wordt genomen voordat 45 minuten rijtijd zijn verstreken voldoet niet aan de bepalingen van de eerste alinea.**

(https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5cf5ebde-d494-40eb-86a7-2131294ccb9.0015.02/DOC_1&format=PDF)

Amendement 31

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 5 – punt a (nieuw)

Verordening (EG) nr. 561/2006

Artikel 8 – lid 6 – letter b bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(5 a) In artikel 8, lid 6, wordt het volgende punt ingevoegd:

(b bis) drie normale wekelijkse rusttijden van ten minste 45 uur en een verkorte wekelijkse rusttijd van ten minste 24 uur nemen.

Amendement 32

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 5 – punt a

Verordening (EG) nr. 561/2006

Artikel 8 – lid 6 – alinea 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Voor de toepassing van **de punten b) en b bis)** moeten de **hierboven gespecificeerde** verkorte wekelijkse rusttijden evenwel worden gecompenseerd door een equivalente periode van rust die voor het einde van de derde week na de

week en bloc moet worden genomen.";

betrokken week en bloc moet worden genomen, *overeenkomstig lid 8 ter*;

Amendement 33

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 5 – punt a bis (nieuw)

Verordening (EG) nr. 561/2006

Artikel 8 – lid 6 bis – inleidend gedeelte

Bestaande tekst

6a. In afwijking van lid 6 van dit artikel mag een bestuurder die een eenmalige ongeregelde vervoersdienst bestaande uit het *internationale* vervoer van passagiers verricht, als omschreven in 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, de wekelijkse rusttijd voor maximaal 12 opeenvolgende perioden van 24 uur na een eerdere normale wekelijkse rusttijd uitstellen, mits";

Amendement

(a bis) De inleidende formule van artikel 8, lid 6 bis, wordt vervangen door:

"6a. In afwijking van lid 6 van dit artikel mag een bestuurder die een eenmalige ongeregelde vervoersdienst bestaande uit het vervoer van passagiers verricht, als omschreven in 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, de wekelijkse rusttijd voor maximaal 12 opeenvolgende perioden van 24 uur na een eerdere normale wekelijkse rusttijd uitstellen, mits";

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/ALL/?uri=CELEX:32006R0561>)

Motivering

Deze afwijking moet ook van toepassing zijn op nationaal vervoer; vooral grotere lidstaten hebben hier baat bij.

Amendement 34

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 5 – punt a ter (nieuw)

Verordening (EG) nr. 561/2006

Artikel 8 – lid 6 bis – punt a

Bestaande tekst

Amendement

(a ter) In artikel 8, lid 6 bis, wordt punt a)

geschrapd;

'''

(a) de dienst ten minste aaneensluitend 24 uur omvat in een andere lidstaat of ander derde land waarop deze verordening van toepassing is, dan het land waar de vervoersdienst begon;

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/ALL/?uri=CELEX:32006R0561>)

Amendement 35

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 5 – punt a quater (nieuw)

Verordening (EG) nr. 561/2006

Artikel 8 – lid 6 bis bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(a quater) In artikel 8 wordt het volgende lid ingevoegd:

"6 bis bis. In afwijking van artikel 8, lid 2, en de tweede alinea van artikel 8, lid 6, geldt dat een bestuurder die een ongeregelde dienst verricht bestaande uit het vervoer van passagiers, zoals gedefinieerd in 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, ten hoogste twee keer per week de dagelijkse rustpauze met een uur mag uitstellen, mits de dagelijkse rusttijd die na toepassing van de afwijking wordt genomen, ten minste 9 uur bedraagt, en mits de verkeersveiligheid niet in gevaar wordt gebracht.";

Amendement 36

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 5 – punt a quinquies (nieuw)

Verordening (EG) nr. 561/2006

Artikel 8 – lid 6 bis ter (nieuw)

(a quinquies) In artikel 8 wordt het volgende lid ingevoegd:

"6 bis ter. Mits de verkeersveiligheid hierbij niet in gevaar wordt gebracht, mag een bestuurder die een eenmalige ongeregelde vervoersdienst bestaande uit het vervoer van passagiers verricht, als omschreven in 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, een dagelijkse rustperiode in acht nemen verdeeld over drie periode, die elk tenminste:" één ononderbroken uur, een ononderbroken periode van twee uren en een periode van negen ononderbroken uren omvatten. Deze perioden mogen in willekeurige volgorde worden gespreid, met uitzondering van twee achtereenvolgende ononderbroken perioden van 9 uur van de ene dag op de andere."

Amendement 37

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – alinea 1 – punt 5 – punt b
Verordening (EG) nr. 561/2006
Artikel 8 – lid 7

Door de Commissie voorgestelde tekst

(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.;

Amendement 38

Voorstel voor een verordening

PE615.412v02-00

22/74

RR\1155524NL.docx

Artikel 1 – alinea 1 – punt 5 – punt b bis (nieuw)

Verordening (EG) nr. 561/2006

Artikel 8 – lid 8

Bestaande tekst

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

Amendement

(b bis) Artikel 8, lid 8, wordt als volgt gewijzigd:

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

Amendement 39

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 5 – punt c

Verordening (EG) nr. 561/2006

Artikel 8 – lid 8 bis

Door de Commissie voorgestelde tekst

8a. De normale wekelijkse rusttijden en wekelijkse rusttijden van meer dan 45 uur ter compensatie van eerdere verkorte wekelijkse rusttijden, worden genomen in een passend verblijf met geschikte slaapfaciliteiten en sanitaire voorzieningen,

Amendement

8a. De normale wekelijkse rusttijden, **verkorte 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 in plaats daarvan genomen** in een passend verblijf met geschikte slaapfaciliteiten en sanitaire voorzieningen. **Dit verblijf:**

Amendement 40

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 5 – punt c

Verordening (EG) nr. 561/2006

Artikel 8 – lid 8 bis – punt a

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

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

Amendement 41

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 5 – punt c

Verordening (EG) nr. 561/2006

Artikel 8 – lid 8 bis – punt b

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

(b) *is bij de bestuurder thuis* of op een andere privélocatie die door de bestuurder wordt gekozen.

Amendement 42

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 5 – punt c

Verordening (EG) nr. 561/2006

Artikel 8 – lid 8 bis bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

In artikel 8 wordt het volgende lid ingevoegd:

"8 bis bis. Lid 8 bis van dit artikel is niet van toepassing wanneer de normale wekelijkse rusttijden en verkorte wekelijkse rusttijden worden genomen op locaties die zijn gecertificeerd en voldoen aan de vereisten voor veiligheid en hygiënische en sanitaire voorzieningen, mits het voertuig stil staat en beschikt over geschikte slaapfaciliteiten voor elke bestuurder.";

Amendement 43

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 5 – punt c

Verordening (EG) nr. 561/2006

Artikel 8 – lid 8 ter – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

8b. Een vervoersonderneming plant de

Amendement

8b. Een vervoersonderneming 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.

werkzaamheden van een bestuurder zodanig dat deze *voor het einde van elke* 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 *of op een andere locatie naar keuze van de bestuurder* kan nemen. *De bestuurder informeert de vervoersonderneming schriftelijk uiterlijk twee weken voorafgaand aan een dergelijke rusttijd als deze plaatsvindt op een andere locatie dan bij de bestuurder thuis. Wanneer een bestuurder ervoor kiest zijn rust thuis te nemen, verstrekt de vervoersonderneming de bestuurder de nodige middelen om terug te keren naar huis.*

Amendement 44

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – alinea 1 – punt 5 – punt c
Verordening (EG) nr. 561/2006
Artikel 8 – lid 8 ter – alinea 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Aan artikel 8, lid 8 ter, wordt de volgende alinea toegevoegd:

"De bestuurder verklaart dat een normale wekelijkse rusttijd of een wekelijkse rusttijd van meer dan 45 uur die wordt genomen ter compensatie van een verkorte wekelijkse rusttijd, werd genomen op een locatie naar keuze van de bestuurder. De verklaring wordt ter plaatse bij de onderneming bewaard."

Amendement 45

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – alinea 1 – punt 5 bis (nieuw)
Verordening (EG) nr. 561/2006
Artikel 8 bis (nieuw)

(5 bis) Het volgende artikel wordt ingevoegd:

"Artikel 8 bis

- 1. In afwijking van artikel 8, lid 8 bis, kan een bestuurder normale wekelijkse rusttijden en verkorte wekelijkse rusttijden nemen op een parkeerplaats met zelfcertificering voor speciale parkeerplaatsen (DPA's).**
- 2. Alle parkeerplaatsen die minstens beschikken over de faciliteiten en voorzieningen zoals beschreven in bijlage 1 mogen bij hun ingang vermelden dat zij over zelfcertificering als speciale parkeerplaats beschikken.**
- 3. De lidstaten zorgen ervoor dat er regelmatig willekeurige controles worden uitgevoerd om de overeenstemming van de kenmerken van parkeerplaatsen met de criteria voor DPA's van bijlage 1 te controleren.**
- 4. De lidstaten onderzoeken klachten over zelfgecertificeerde DPA's die niet aan de criteria van bijlage 1 voldoen.**
- 5. De lidstaten verspreiden gegevens over speciale parkeerplaatsen waarvan zij van mening zijn dat ze niet langer voldoen aan de criteria zoals beschreven in bijlage 1 via het nationale of internationale toegangspunt zoals beschreven in artikel 5, lid 3, van Verordening (EU) nr. 885/2013.**
- 6. Alle parkeerplaatsen die voldoen aan de in bijlage 1 vermelde DPA-criteria, worden voor de toepassing van deze verordening geacht geschikt te zijn voor dagelijkse rusttijden, wekelijkse rusttijden, gecompenseerde rusttijden en verkorte wekelijkse rusttijden, tenzij anders aangegeven overeenkomstig lid 5.**
- 7. De lidstaten dienen vanaf de datum van inwerkingtreding van deze verordening jaarlijks een verslag bij de**

Europese Commissie in over de beschikbaarheid van speciale parkeerplaatsen op hun nationale grondgebied.

8. De lidstaten moedigen de aanleg van specifieke parkeerterreinen aan overeenkomstig artikel 39, lid 2, onder c), van Verordening (EU) nr. 1315/2013.

De Commissie dient uiterlijk op 31 december 2020 een verslag in bij het Europees Parlement en de Raad over de beschikbaarheid van geschikte rustfaciliteiten voor bestuurders en beveiligde parkeerfaciliteiten. Dit verslag wordt jaarlijks bijgewerkt op basis van informatie die de Commissie krachtens lid 5 verzamelt en bevat een lijst van voorgestelde maatregelen om het aantal en de kwaliteit van geschikte rustfaciliteiten voor bestuurders en beveiligde parkeerplaatsen te vergroten.";

Amendement 46

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – alinea 1 – punt 6
Verordening (EG) nr. 561/2006
Artikel 9 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

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.";

Amendement

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 *slaapcabine*, bed of slaapbank.";

Amendement 47

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – alinea 1 – punt 6 (nieuw)
Verordening (EG) nr. 561/2006
Artikel 9 – lid 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

In artikel 9 wordt het volgende lid 1 bis ingevoegd:

"De afwijking in alinea 1 kan worden uitgebreid naar normale wekelijkse rusttijden wanneer de veerbooteis tien uur of langer duurt. Tijdens die wekelijkse rusttijd moet de bestuurder kunnen beschikken over een slaapcabine.";

Amendement 48

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – alinea 1 – punt 6 bis (nieuw)
Verordening (EG) nr. 561/2006
Artikel 10 – lid 1

Bestaande tekst

Amendement

1. Een vervoersonderneming mag bestuurders die zij in dienst heeft of die haar ter beschikking zijn gesteld, niet betalen, zelfs niet wanneer dit geschiedt in de vorm van premies of loontoeslagen naar gelang van de afgelegde afstand en/of de hoeveelheid vervoerde goederen, ingeval dergelijke betalingen ***van die aard zijn de verkeersveiligheid in gevaar te brengen en/of*** inbreuken op deze verordening ***aan te moedigen***.

(6 bis) 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 ***extra*** betalen, zelfs niet wanneer dit geschiedt in de vorm van premies of loontoeslagen naar gelang van de afgelegde afstand, ***de snelheid van de bezorging*** en/of de hoeveelheid vervoerde goederen, ingeval dergelijke betalingen inbreuken op deze verordening ***aanmoedigen***."

Amendement 49

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – alinea 1 – punt 7
Verordening (EG) nr. 561/2006

Door de Commissie voorgestelde tekst

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.**

Amendement 50

**Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – alinea 1 – punt 7 bis (nieuw)
Verordening (EG) nr. 561/2006
Artikel 13 – lid 1 – punt d**

Door de Commissie voorgestelde tekst

d) voertuigen of combinaties van voertuigen met een toegestane maximummasse van ten hoogste 7,5 ton, die worden gebruikt door leveranciers van de universele dienst als gedefinieerd in artikel 2, lid 13, van Richtlijn 97/67/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 december 1997 betreffende gemeenschappelijke regels voor de ontwikkeling van de interne markt voor postdiensten in de Gemeenschap en de verbetering van de kwaliteit van de dienst voor het bezorgen van **goederen** in **het kader van de universele dienst.**

Amendement

Mits de verkeersveiligheid niet in gevaar komt, mag de bestuurder **in uitzonderlijke gevallen afwijken** van artikel 6, lid 1, na een **rusttijd van 30 minuten, om binnen de twee uur** het operationeel centrum van de werkgever waar de bestuurder normaal gezien is gestationeerd te kunnen bereiken. De bestuurder moet de reden van een dergelijke afwijking met de hand aantekenen op een afdruk van zijn controleapparaat. Deze periode van maximaal twee uur wordt gecompenseerd door een equivalente periode van rust, die tegen het einde van de derde week na de betrokken week in één keer moet worden genomen.

Amendement

(7 bis) Artikel 13, lid 1, onder d), wordt vervangen door:

d) voertuigen of combinaties van voertuigen met een toegestane maximummasse van ten hoogste 7,5 ton, die worden gebruikt door leveranciers van de universele dienst als gedefinieerd in artikel 2, lid 13, van Richtlijn 97/67/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 december 1997 betreffende gemeenschappelijke regels voor de ontwikkeling van de interne markt voor postdiensten in de Gemeenschap en de verbetering van de kwaliteit van de dienst voor het bezorgen van **postzendingen als gedefinieerd** in artikel 2, lid 6, van

Richtlijn 97/67/EG.

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&qid=1512486773548&from=EN>)

Amendement 51

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 7 ter (nieuw)

Verordening (EG) nr. 561/2006

Artikel 13 – lid 1 – punt e

Bestaande tekst

e) voertuigen die uitsluitend rijden op eilanden waarvan de oppervlakte niet meer dan 2 300 km² bedraagt 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;

Amendement

(7 ter) Artikel 13, lid 1, onder e), wordt vervangen door:

"e) voertuigen die uitsluitend rijden op eilanden **of regio's die geïsoleerd zijn van de rest van het nationale grondgebied en** waarvan de oppervlakte niet meer dan 2 300 km² bedraagt en die niet met de rest van het nationale grondgebied zijn verbonden door een brug, een wad of een tunnel, geschikt voor het verkeer van motorvoertuigen, **en niet grenzen aan een andere lidstaat;**"

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX%3A02006R0561-20150302&from=EN>)

Amendement 52

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 7 quater (nieuw)

Verordening (EG) nr. 561/2006

Artikel 13 – lid 1 – letter p bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(7 quater) Aan artikel 13, lid 1, wordt het volgende punt toegevoegd:

"p bis) voertuigen of combinaties van voertuigen met een toegestane maximummassa van niet meer dan 44 ton, die in dienst zijn van een bouwbedrijf binnen een straal van 100 km rond de

vestigingsplaats van het bedrijf, op voorwaarde dat het besturen van de voertuigen niet de hoofdactiviteit van de bestuurder is;"

Amendement 53

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – alinea 1 – punt 8
Verordening (EG) nr. 561/2006
Artikel 14 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

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.

Amendement

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.

Deze informatie wordt bekendgemaakt op een speciale openbare website die door de Commissie wordt onderhouden in alle EU-talen.

Amendement 54

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – alinea 1 – punt 9
Verordening (EG) nr. 561/2006
Artikel 15 – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

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.*

Amendement

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. *Het is in het belang van de arbeidsomstandigheden van bestuurders en van de verkeersveiligheid en de handhaving dat de lidstaten voorzien in parkeerplaatsen en rustplaatsen, die in de winter sneeuw-*

en ijsvrij zijn, met name in de buitenste en/of perifere regio's van de Europese Unie.

Amendement 55

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 9 bis (nieuw)

Verordening (EG) nr. 561/2006

Artikel 17 – lid 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(9 bis) Aan artikel 17 wordt een nieuw lid 3 bis toegevoegd:

"3 bis. Het verslag bevat een evaluatie van het gebruik van autonome rijsystemen in de lidstaten en de mogelijkheid voor de bestuurder om de periode waarin een autonome rijinrichting wordt geactiveerd, te registreren en gaat zo nodig vergezeld van een wetgevingsvoorstel tot wijziging van deze verordening, met inbegrip van de nodige voorschriften voor de bestuurder om deze gegevens in de slimme tachograaf te registreren."

Amendement 56

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 10

Verordening (EG) nr. 561/2006

Artikel 19 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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, en niet-discriminerend te zijn en een afschrikkende werking te hebben.

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, zoals vermeld in*** bijlage III van Richtlijn 2006/22/EG van het Europees Parlement en de Raad¹², en niet-discriminerend te zijn en een afschrikkende

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.

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 **delen deze regels en maatregelen** uiterlijk op de in artikel 29, tweede alinea, vermelde datum **mee aan de Commissie, 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**.

Deze informatie wordt bekendgemaakt op een speciale openbare website die door de Commissie wordt onderhouden in alle EU-talen, met gedetailleerde informatie over dergelijke sancties die van toepassing zijn in de lidstaten van de EU.

¹² 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).

¹² 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).

Amendement 57

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – alinea 1 – punt 12
Verordening (EG) nr. 561/2006
Artikel 25 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

2. In de gevallen bedoeld in lid 1 stelt de Commissie uitvoeringshandelingen inzake de gemeenschappelijke aanpak **voor de tenuitvoerlegging van deze verordening**

bedoeld in artikel 24, lid 2.

vast, overeenkomstig de adviesprocedure zoals bedoeld in artikel 24, lid 2.

Amendement **58**
Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – alinea 1 – punt 12 bis (nieuw)
Verordening (EG) nr. 561/2006
Bijlage (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

De volgende bijlage wordt toegevoegd:

"Minimumvereisten voor parkeerplaatsen

Deel A: Dienstfaciliteiten

1) Schone en werkende toiletten, met waterkranen en regelmatig gecontroleerd:

- tot 10 plaatsen: ten minste één toiletblok met vier toiletten;

- van 10 tot 25 plaatsen: ten minste één toiletblok met acht toiletten;

- van 25 tot 50 plaatsen: ten minste twee toiletblokken met elk tien toiletten;

- van 50 tot 75 plaatsen: ten minste twee toiletblokken met elk vijftien toiletten;

- van 75 tot 125 plaatsen: ten minste vier toiletblokken met elk vijftien toiletten;

- meer dan 125 plaatsen: ten minste zes toiletblokken met elk vijftien toiletten;

2) Schone en werkende douches, regelmatig gecontroleerd:

- tot 10 plaatsen: ten minste één doucheblok met vier douches;

- van 25 tot 50 plaatsen: ten minste twee doucheblokken met vijf douches;

- van 50 tot 75 plaatsen: ten minste twee doucheblokken met elk tien douches;

- van 75 tot 125 plaatsen: ten minste vier doucheblokken met elk twaalf douches;

- meer dan 125 plaatsen: ten minste zes doucheblokken met elk vijftien douches;

3) Toereikende toegang tot

drinkwater;

4) Geschikte kookgelegenheid, snackbar of restaurant;

5) Winkel aanwezig met diverse etenswaren, dranken etc. op de locatie of in de buurt;

6) Voldoende beschikbare prullenbakken met voldoende capaciteit;

7) Schuilplaats tegen regen of zon bij parkeerplaats;

8) Noodplan/beheer beschikbaar/noodcontacten bekend bij het personeel;

9) In redelijke mate aanwezige picknicktafels met banken of alternatieven;

10) Speciale wifiservice;

11) Een reserverings-, betalings- en factureringssysteem zonder contant geld;

12) Een systeem voor de vermelding van de beschikbaarheid van plaatsen, zowel op de locatie als online;

13) De faciliteiten zijn gendervriendelijk.

Deel B: Veiligheidskenmerken

1) Een doorlopende scheiding van het parkeerterrein en de omgeving, zoals omheiningen of alternatieve slagbomen, die toevallige binnenkomst en opzettelijke onrechtmatige binnenkomst verhindert of de binnenkomst vertraagt;

2) Alleen aan gebruikers van de vrachtwagenparkeerplaats en personeel wordt toegang verleend tot de parkeerplaats;

3) Digitale opname (minstens 25 fps). Het systeem filmt ononderbroken of wordt door de bewegingsdetector geactiveerd;

4) Er is een operationeel CCTV-systeem waarmee de volledige omheining bewaakt wordt en duidelijke opnames worden gemaakt van alle bewegingen die

zich in de nabijheid van of naast de omheining voordoen (CCTV-opnamecontrole).

5) Toezicht ter plaatse door patrouilles of anderszins;

6) Criminele incidenten moeten aan het personeel van de vrachtwagenparkeerplaats en aan de politie worden gerapporteerd. Indien mogelijk moet het voertuig in afwachting van instructies van de politie in de wacht worden gezet;

7) Te allen tijde verlichte rij- en voetgangersbanen;

8) Voetgangersveiligheid op de speciale parkeerplaatsen;

9) Bewaking van het parkeergedeelte door passende en evenredige beveiligingscontroles;

10) Duidelijk aangegeven telefoonnummer(s) van hulpdiensten."

Amendement 59

Voorstel voor een verordening
Artikel 2 – alinea 1 – punt -1 bis (nieuw)
Verordening (EU) nr. 165/2014
Artikel 1 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

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 van Verordening (EG) nr. 561/2006, Richtlijn 2002/15/EG van het Europees Parlement en de Raad¹⁴ **en** Richtlijn 92/6/EEG van de Raad¹⁵ **te verifiëren.**

Amendement

(-1 bis) Artikel 1, lid 1, wordt als volgt gewijzigd:

1. Deze verordening bepaalt de verplichtingen en voorschriften met betrekking tot de constructie, de installatie, het gebruik, het testen en de controle van tachografen die in het wegvervoer worden gebruikt om de naleving **te verifiëren** van Verordening (EG) nr. 561/2006, Richtlijn 2002/15/EG van het Europees Parlement en de Raad¹⁴, Richtlijn 92/6/EEG van de Raad¹⁵, **Verordening (EG) nr. 1072/2009, Richtlijn 92/106/EEG van de Raad¹⁵ bis, Richtlijn 96/71/EG en Richtlijn**

2014/67/EU voor wat de terbeschikkingstelling van werknemers in het wegvervoer betreft, en van de richtlijn houdende vaststelling van specifieke voorschriften met betrekking tot Richtlijn 96/71/EG en Richtlijn 2014/67/EU voor de terbeschikkingstelling van bestuurders in het wegvervoer.

¹⁴ 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).

¹⁵ 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).

¹⁴ 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).

¹⁵ 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).

^{15 bis} 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).

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&rid=1>)

Amendement 60

Voorstel voor een verordening
Artikel 2 – alinea 1 – punt -1 ter (nieuw)
Verordening (EU) nr. 165/2014
Artikel 2 – lid 2 – punt h bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(-1 ter) Aan artikel 2, lid 2, wordt het volgende punt toegevoegd:

"h bis) "h bis) "slimme tachograaf": een digitale tachograaf die gebruikmaakt van

een positioneringsdienst op basis van een satellitnavigatiesysteem dat automatisch zijn positie bepaalt in overeenstemming met deze verordening;"

Amendement 61

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt -1 quater (nieuw)

Verordening (EU) nr. 165/2014

Artikel 3 – lid 4

Bestaande tekst

4. Vijftien jaar nadat nieuw ingeschreven voertuigen een tachograaf moeten hebben zoals bepaald in de artikelen 8, 9 en 10, worden voertuigen die in een andere lidstaat dan de lidstaat van inschrijving worden gebruikt, van zo'n tachograaf voorzien.

Amendement

(-1 quater) *Artikel 3, lid 4, wordt als volgt gewijzigd:*

4. *Uiterlijk¹ ...[PB: 3 jaar na de inwerkingtreding van deze wijzigingsverordening] worden de volgende voertuigen voorzien van een slimme tachograaf:*

(a) *voertuigen die in een andere lidstaat dan de lidstaat van inschrijving worden gebruikt en die voorzien zijn van een analoge tachograaf.*

(b) *voertuigen die in een andere lidstaat dan de lidstaat van inschrijving worden gebruikt en die voorzien zijn van een digitale tachograaf die voldoet aan de voorschriften van bijlage IB bij Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad, die sinds 30 september 2011 van toepassing zijn; of*

(c) *voertuigen die in een andere lidstaat dan de lidstaat van inschrijving worden gebruikt en die voorzien zijn van een digitale tachograaf die voldoet aan de voorschriften van bijlage IB bij Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad, die sinds 1 oktober 2011 van toepassing zijn,*

¹ *Ervan uitgaande dat het*

wegenpakket in 2019 in werking treedt, is het uitvoeringsbesluit van de Commissie voor versie 2 van de slimme tachograaf tegen 2019/2020 (zie artikel 11 hieronder), dat daarna een gefaseerde aanpak van de aanpassing toepast.

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&qid=1512486773548&from=EN>)

Amendement 62

Voorstel voor een verordening

Artikel 2 – alinea 1 – punt -1 quinquies (nieuw)

Verordening (EU) nr. 165/2014

Artikel 3 – lid 4 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(-1 quinquies) In artikel 3 wordt het volgende lid 4 a toegevoegd:

4 bis. Uiterlijk... [PB: 4 jaar na de inwerkingtreding van deze wijzigingsverordening] worden alle voertuigen die in een andere lidstaat dan de lidstaat van inschrijving worden gebruikt en die voorzien zijn van een digitale tachograaf die voldoet aan bijlage IB bij Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad, die sinds 1 oktober 2012 van toepassing zijn, voorzien van een slimme tachograaf.

Amendement 63

Voorstel voor een verordening

Artikel 2 – alinea 1 – punt -1 sexies (nieuw)

Verordening (EU) nr. 165/2014

Artikel 3 – lid 4 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(-1 sexies) In artikel 3 wordt het volgende lid 4 toegevoegd:

4 ter. Uiterlijk ... [PB: 5 jaar na de inwerkingtreding van deze

wijzigingsverordening] worden alle voertuigen die in een andere lidstaat dan de lidstaat van inschrijving worden gebruikt en die voorzien zijn van een slimme tachograaf die voldoet aan bijlage IC bij Verordening (EU) 2016/799 van de Raad, voorzien van een slimme tachograaf.

Amendement 64

Voorstel voor een verordening

Artikel 2 – alinea 1 – punt -1 septies (nieuw)

Verordening (EU) nr. 165/2014

Artikel 4 – lid 2 – streepje 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(-1 septies) In artikel 4, lid 2, wordt het volgende streepje ingevoegd:

- beschikken over voldoende geheugencapaciteit om alle gegevens op te slaan die krachtens deze verordening vereist zijn;

Amendement 65

Voorstel voor een verordening

Artikel 2 – alinea 1 – punt -1 octies (nieuw)

Verordening (EU) nr. 165/2014

Artikel 7 – lid 1

Bestaande tekst

Amendement

1. De lidstaten zien erop toe dat persoonsgegevens in het kader van deze verordening alleen worden verwerkt om te controleren of deze verordening en Verordening (EG) nr. 561/2006 worden nageleefd en of de verwerking geschiedt overeenkomstig *de Richtlijnen 95/46/EG en 2002/58/EG* en onder toezicht van de toezichthoudende autoriteit van de lidstaat in de zin van artikel 28 van *Richtlijn*

(-1 octies) Artikel 7, lid 1, wordt vervangen door:

"1. De lidstaten zien erop toe dat persoonsgegevens in het kader van deze verordening alleen worden verwerkt om te controleren of deze verordening en Verordening (EG) nr. 561/2006, *Richtlijn 2002/15/EG, Richtlijn 92/6/EEG van de Raad, Richtlijn 92/106/EEG van de Raad, Verordening (EG) nr. 1072/2009, Richtlijn 96/71/EG en Richtlijn 2014/67/EU voor zover de*

95/46/EG.

terbeschikkingstelling van werknemers in het wegvervoer betreft, en de richtlijn houdende vaststelling van specifieke voorschriften met betrekking tot Richtlijn 96/71/EG en Richtlijn 2014/67/EU voor de terbeschikkingstelling van werknemers in het wegvervoer worden nageleefd en of de verwerking geschiedt overeenkomstig Verordening (EU) 2016/679 en Richtlijn 2002/58/EG en onder toezicht van de toezichthoudende autoriteit van de lidstaat in de zin van artikel 51 van Verordening (EU) 2016/679.

"

(http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&rid=1#ntr15-L_2014060NL.01000101-E0015)

Amendement 66

Voorstel voor een verordening

Artikel 2 – alinea 1 – punt -1 nonies (nieuw)

Verordening (EU) nr. 165/2014

Artikel 7 – lid 2 – inleidende formule

Bestaande tekst

2. De lidstaten zien er met name op toe dat persoonsgegevens worden beschermd tegen ander gebruik dan het gebruik dat strikt verbonden is met deze verordening en Verordening (EG) nr. 561/2006, overeenkomstig lid 1 met betrekking tot:

Amendement

(-1 nonies) De inleidende formule van artikel 7, lid 2, wordt vervangen door:

"2. De lidstaten zien er met name op toe dat persoonsgegevens worden beschermd tegen ander gebruik dan het gebruik dat strikt verbonden is met deze verordening en Verordening (EG) nr. 561/2006, **Richtlijn 2002/15/EG, Richtlijn 92/6/EEG van de Raad, Richtlijn 92/106/EEG van de Raad, Verordening (EG) nr. 1072/2009, Richtlijn 96/71/EG en Richtlijn 2014/67/EU voor zover de detachering van werknemers in het wegvervoer betreft, en de richtlijn houdende vaststelling van specifieke voorschriften met betrekking tot Richtlijn 96/71/EG en**

Richtlijn 2014/67/EU voor de detachering van werknemers in het wegvervoer
overeenkomstig lid 1 met betrekking tot:
"

(http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&rid=1#ntr15-L_2014060NL.01000101-E0015)

Amendement 67

Voorstel voor een verordening

Artikel 2 – alinea 1 – punt 1

Verordening (EU) nr. 165/2014

Artikel 8 – lid 1 – streepje 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

– iedere **drie uur** van de bij elkaar opgetelde rijtijd;

Amendement

– iedere **minuut** van de bij elkaar opgetelde rijtijd **en telkens wanneer het voertuig de grens van een lidstaat overschrijdt**;

Amendement 68

Voorstel voor een verordening

Artikel 2 – alinea 1 – punt 1 bis (nieuw)

Verordening (EU) nr. 165/2014

Artikel 8 – lid 1 – alinea 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(1 bis) Aan artikel 8, lid 1, wordt de volgende alinea toegevoegd:

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

Amendement 69

Voorstel voor een verordening

Artikel 2 – alinea 1 – punt 1 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(1 ter) Aan artikel 8, lid 1, wordt de volgende alinea toegevoegd:

Voertuigen die voor de eerste keer geregistreerd worden vanaf... [24 maanden na de inwerkingtreding van deze wijzigingsverordening] worden uitgerust met een tachograaf overeenkomstig artikel 8, lid 1, eerste alinea, tweede streepje, en artikel 8, lid 1, tweede alinea, van deze verordening.

Amendement 70

Voorstel voor een verordening
Artikel 2 – alinea 1 – punt 1 quater (nieuw)
Verordening (EU) nr. 165/2014
Artikel 9 – lid 2

Bestaande tekst

Amendement

2. **Vijftien jaar nadat nieuw ingeschreven voertuigen een tachograaf moeten hebben, zoals bepaald in dit artikel en in de artikelen 8 en 10**, 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 besluiten of hun controleautoriteiten worden uitgerust met dergelijke vroegtijdige detectieapparatuur op afstand.

(1 quater) Artikel 9, lid 2, wordt vervangen door:

"2. **Uiterlijk op [PB: 1 jaar na de inwerkingtreding van deze wijzigingsverordening]** 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 besluiten of hun controleautoriteiten worden uitgerust met dergelijke vroegtijdige detectieapparatuur op afstand."

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&qid=1512486773548&from=EN>)

Amendement 71

Voorstel voor een verordening

Artikel 2 – alinea 1 – punt 1 quinquies (nieuw)

Verordening (EU) nr. 165/2014

Artikel 9 – lid 3

Bestaande tekst

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. Toegang tot de uitgewisselde gegevens wordt beperkt tot voor controle bevoegde autoriteiten die gemachtigd zijn inbreuken op *Verordening (EG) nr. 561/2006* en deze verordening te controleren, en tot werkplaatsen voor zover het noodzakelijk is te controleren of de tachograaf goed functioneert.

Amendement

(1 quinquies) Artikel 9, lid 3, komt als volgt te luiden:

"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. Toegang tot de uitgewisselde gegevens wordt beperkt tot voor controle bevoegde autoriteiten 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.

(http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&rid=1#ntr15-L_2014060NL.01000101-E0015)

Amendement 72

Voorstel voor een verordening

Artikel 2 – alinea 1 – punt 1 sexies (nieuw)

Verordening (EU) nr. 165/2014

Artikel 11 – alinea 1

Bestaande tekst

Om te waarborgen dat de slimme tachografen en voldoen aan de beginselen en vereisten van deze verordening stelt de

Amendement

(1 sexies) Artikel 11, lid 1, wordt als volgt gewijzigd:

"Om te waarborgen dat de slimme tachografen en 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. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 42, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

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 ... [PB: 12 maanden na de inwerkingtreding van deze wijzigingsverordening] stelt de Commissie uitvoeringshandelingen vast met gedetailleerde regels voor de registratie van de in artikel 8, lid 1, eerste alinea, tweede streepje, en artikel 8, lid 1, tweede alinea, bedoelde grensoverschrijdingen van voertuigen.

Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 42, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld."

(http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&rid=1#ntr15-L_2014060NL.01000101-E0015)

Amendement 73


Voorstel voor een verordening

Artikel 2 – alinea 1 – punt 1 septies (nieuw)

Verordening (EU) nr. 165/2014



Artikel 34 – lid 5 – punt b – punt iv

Door de Commissie voorgestelde tekst

iv) onder het teken : onderbrekingen of *rust*.

Amendement

(1 septies) In artikel 34, lid 5, wordt punt b) als volgt gewijzigd:

"iv) onder het teken : onderbrekingen, *rust, jaarlijks verlof* of *ziekteverlof*,
onder het teken "veerboot/trein": Naast het teken : de op een veerboot of trein doorgebrachte rustperiode als vereist in artikel 9 van Verordening (EG) 561/2006."

Amendement 74

Voorstel voor een verordening

Artikel 2 – alinea 1 – punt 2

Verordening (EU) nr. 165/2014

Artikel 34 – lid 7

Door de Commissie voorgestelde tekst

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.";

Amendement

7. ***Wanneer de tachograaf de grensoverschrijding niet automatisch kan registreren, vermeldt de bestuurder op de eerst mogelijke en beschikbare stopplaats het symbool van het land waar de werkperiode van de dag is begonnen en geëindigd, en waar en wanneer hij een grens is overgestoken. De code van het land na het overschrijden van een grens naar een nieuw land wordt in de tachograaf onder het kopje "BEGIN" vermeld.*** 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.

Amendement 75

Voorstel voor een verordening

Artikel 2 – alinea 1 – punt 2 bis (nieuw)

Verordening (EU) nr. 165/2014

Artikel 34 – lid 7 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(2 bis) In artikel 34 wordt het nieuwe lid 7 bis ingevoegd:

"7 bis. Bestuurders krijgen een opleiding over het correcte gebruik van een tachograaf om de apparatuur volledig te kunnen gebruiken. De bestuurder is niet verantwoordelijk voor de kosten van de opleiding, die door de werkgever moet

worden verstrekt."

Amendement 76

Voorstel voor een verordening

Artikel 2 – alinea 1 – punt 2 ter (nieuw)

Verordening (EU) nr. 165/2014

Artikel 34 – lid 7 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(2 ter) In artikel 34 wordt het nieuwe lid 7 ter ingevoegd:

7 ter. Zo veel mogelijk controleautoriteiten moeten worden opgeleid in het correct lezen en gebruiken van een tachograaf."

Amendement 77

Voorstel voor een verordening

Artikel 2 – alinea 1 – punt 2 quater (nieuw)

Verordening (EU) nr. 165/2014

Artikel 36 – lid 1 – punt i

Bestaande tekst

Amendement

i) de registratiebladen van de lopende dag en die welke de bestuurder de voorgaande **28** dagen heeft gebruikt,

(2 quater) Artikel 36, lid 1, onder i), wordt als volgt gewijzigd:

"i) de registratiebladen van de lopende dag en die welke de bestuurder de voorgaande **56** dagen heeft gebruikt,"

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&rid=1>)

Amendement 78

Voorstel voor een verordening

Artikel 2 – alinea 1 – punt 2 quinquies (nieuw)

Verordening (EU) nr. 165/2014

Artikel 36 – lid 1 – punt iii

Bestaande tekst

Amendement

(2 quinquies) Artikel 36, lid 1, onder iii),

iii) alle handmatig opgetekende gegevens en alle afdrucken van de lopende dag en van de voorgaande **28** dagen, zoals vereist bij deze verordening en bij Verordening (EG) nr. 561/2006.

wordt als volgt gewijzigd:

"iii) alle handmatig opgetekende gegevens en alle afdrucken van de lopende dag en van de voorgaande **56** dagen, zoals vereist bij deze verordening en bij Verordening (EG) nr. 561/2006."

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&rid=1>)

Amendement 79

Voorstel voor een verordening

Artikel 2 – alinea 1 – punt 2 sexies (nieuw)

Verordening (EU) nr. 165/2014

Artikel 36 – lid 2 – punt ii

Bestaande tekst

ii) alle handmatig opgetekende gegevens en alle afdrucken van de lopende dag en van de voorgaande **28** dagen, zoals vereist bij deze verordening en bij Verordening (EG) nr. 561/2006,

Amendement

***(2 sexies) Artikel 36, lid 2, onder ii),
wordt als volgt gewijzigd:***

"ii) alle handmatig opgetekende gegevens en alle afdrucken van de lopende dag en van de voorgaande **56** dagen, zoals vereist bij deze verordening en bij Verordening (EG) nr. 561/2006,"

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&qid=1512486773548&from=EN>)

TOELICHTING

Inleiding

De EU heeft een reeks markt- en sociale regels ontwikkeld die erop zijn gericht een eerlijke, goed functionerende, veilige en sociaal duurzame wegvervoersector te waarborgen. De huidige Verordening (EG) nr. 561/2006 betreffende rijtijden en Verordening (EU) nr. 165/2014 betreffende de tachograaf zijn vastgesteld om de verkeersveiligheid en de werkomstandigheden van bestuurders te verbeteren en zowel de naleving van de regels als de eerlijke concurrentie tussen vervoersexploitanten te verbeteren.

Uit evaluaties is echter gebleken dat tekortkomingen in de huidige regels en onvoldoende handhaving ertoe hebben geleid dat de vermelde doelen niet volledig zijn bereikt. Onduidelijke en/of ongeschikte regels voor de wekelijkse rusttijd, rustfaciliteiten, onderbrekingen bij een meervoudige bemanning en het gebrek aan regels inzake de terugkeer van bestuurders naar huis, hebben ertoe geleid dat verschillende lidstaten uiteenlopende interpretaties en handavingspraktijken gebruiken. Meerdere lidstaten hebben recentelijk unilaterale maatregelen vastgesteld, wat heeft geleid tot meer juridische grijze gebieden en een ongelijke en inconsistente behandeling van bestuurders en exploitanten. De meest voorkomende inbreuken hadden betrekking op rusttijden (25 %), onderbrekingen (23 %), bijhouden van rijtijden (17 %) en rijtijden (16 %).

Uit de evaluatie kwam ook het inefficiënte gebruik van controlemiddelen en systemen voor gegevensuitwisseling, waaronder tachografen, naar voren.

Het voorstel van de Commissie

De Commissie heeft op 31 mei 2017 een reeks van acht wetgevingsvoorstellen vastgesteld (het pakket "Europa in beweging" voor schone, concurrerende en geconnecteerde mobiliteit) met als doel het waarborgen van een eerlijke concurrentie, het vereenvoudigen van bestaande regels, het behouden van de interne markt en het waarborgen van de rechten van werknemers in deze sector.

Het huidige voorstel tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 (de rijtijdenverordening) en Verordening (EU) nr. 165/2014 (de tachograafverordening) is erop gericht tekortkomingen in de huidige wetgeving, zoals een gebrek aan duidelijkheid, niet-uniforme uitvoering en onvoldoende handhaving, te herstellen, en een verdergaande samenwerking tussen de lidstaten en de betreffende autoriteiten te faciliteren.

Standpunt van de rapporteur

De rapporteur steunt het wetgevingspakket "Europa in beweging" van de Commissie en dit voorstel, aangezien ermee wordt beoogd een gelijk speelveld en eerlijke mededinging binnen de sector te bevorderen, terwijl onnodige administratieve lasten worden verminderd, de digitalisering van vervoersdocumenten wordt versneld en de handhaving wordt gestimuleerd. De rapporteur is van mening dat het van cruciaal belang is om alle voorstellen als een geheel te behandelen, om een consistente wetgevingsreeks te waarborgen.

De rapporteur wil het voorstel van de Commissie op de volgende belangrijke gebieden verder verbeteren, met als leidend beginsel het beginsel van minder regulering en betere digitalisering:

1. Werkomstandigheden en flexibiliteit van bestuurders

Het wegvervoer, met name over de lange afstand en internationaal, heeft te maken met een aankomend tekort aan bestuurders in alle lidstaten. Dat is deels het gevolg van de werk- en leefomstandigheden van bestuurders. Die bestaan namelijk uit lange perioden van huis en een systematisch gebrek aan toereikende accommodatie.

Meer flexibiliteit bij de toepassing van rij- en rusttijden

Bestuurders die betrokken zijn bij internationaal langeafstandsvervoer, zijn lange tijd weg van huis. Door de huidige voorschriften inzake wekelijkse rusttijd, worden die perioden onnodig verlengd. De rapporteur steunt derhalve het voorstel om de Unieregels inzake de wekelijkse rusttijd zodanig aan te passen dat het voor bestuurders zowel gemakkelijker wordt in overeenstemming met de regels te rijden als de normale wekelijkse rusttijd thuis te nemen, terwijl zij volledig worden gecompenseerd voor alle verkorte wekelijkse rusttijden.

- Terugkeren naar huis

De rapporteur wenst te waarborgen dat bestuurders door de exploitanten zowel de mogelijkheid als de middelen worden geboden om eens per maand terug te keren naar huis, zonder de rusttijden thuis onevenredig te verminderen. Daarnaast stelt de rapporteur voor om de definitie van "thuis" te verduidelijken, om onjuist gebruik te voorkomen.

- Vereisten voor normale wekelijkse rusttijden

De rapporteur is het ermee eens dat het nodig is om de vereisten betreffende wekelijkse rusttijden te verduidelijken met betrekking tot de plaats waar de wekelijkse rusttijd moet plaatsvinden als gevolg van de huidige verschillen tussen de lidstaten bij de interpretatie en uitvoering van deze vereisten.

De rapporteur steunt het voorstel van de Commissie om een verbod in te voeren op wekelijkse rusttijden in een voertuig van in totaal 45 uur of meer en dit uit te breiden, zodat het ook de verkorte wekelijkse rusttijden omvat. De rapporteur is het ermee eens dat werkgevers bestuurders toereikende verblijven moeten bieden met geschikte slaap- en hygiënische faciliteiten wanneer bestuurders de wekelijkse rusttijd niet kunnen nemen op een privélocatie naar keuze.

De rapporteur waarschuwt er echter vanuit veiligheids- en verzekeringsoogpunt voor dat bestuurders en hun voertuigen niet gescheiden moeten worden en dat rust in de cabine daarom normaal is in de vervoerssector.

- Vereisten betreffende speciale parkeerplaatsen

De rapporteur stelt derhalve voor om een afwijking in te voeren op de algemene regel voor het niet nemen van wekelijkse rusttijden in de cabine, op voorwaarde dat deze rust wordt genomen op gecertificeerde speciale parkeerplaatsen.

In de certificaten voor speciale parkeerplaatsen worden de vereisten vastgesteld voor de verschillende typen van deze speciale parkeerplaatsen, waardoor bestuurders hun rust kunnen nemen in het voertuig. Deze vereisten moeten waarborgen dat alle faciliteiten die nodig zijn voor goede rustomstandigheden aanwezig zijn, dat wil zeggen sanitaire, culinaire en andere voorzieningen, evenals de mogelijkheid van een vooruitbetalingssysteem. De rapporteur wenst te waarborgen dat de dagelijkse vergoeding voor de bestuurders wordt gebruikt zoals bedoeld voor parkeren en dagelijkse behoeften.

De rapporteur is van mening dat verschillende soorten organisaties, lokale overheden of anderen moeten worden gestimuleerd om betrokken te zijn bij de aanleg van dergelijke parkeerplaatsen en om vervolgens te worden gecertificeerd door de bevoegde autoriteit in de lidstaat. Dit kan worden uitgevoerd door middel van een commercieel model of als een sociale onderneming, mits aan alle vereisten wordt voldaan.

- Vereisten betreffende de werkelijke rijtijden

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. De rapporteur is het eens met het voorstel 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. De rapporteur past het voorstel echter aan zodat het alleen wordt toegepast wanneer de bestuurder de standplaats probeert te bereiken om daarna thuis zijn of haar rust te nemen.

2. "Slimme" handhaving

- Slimme tachograaf

De rapporteur is van mening dat het verbeteren van de handhaving van cruciaal belang is voor het bereiken van de doelstellingen van het voorstel. Duidelijke regels voor regelmatige administratieve samenwerking tussen de lidstaten is van groot belang om zo de handhavingspraktijken te standaardiseren en zo de doeltreffendheid en efficiëntie van grensoverschrijdende handhaving verder te verbeteren. Momenteel worden controlehulpmiddelen op verschillende manieren gebruikt en ontbreekt het aan administratieve samenwerking tussen de lidstaten, waardoor de grensoverschrijdende handhaving wordt verzwakt. De rapporteur is van mening dat een beter gebruik van digitale hulpmiddelen kan leiden tot minder beperkende regelgeving voor vele aspecten van de handhaving.

De rapporteur is er in dit verband van overtuigd dat het verplichte gebruik van slimme tachografen in het internationaal vervoer eerder moet worden ingevoerd dan is voorzien in de huidige verordening. Op die manier kan er eerder gebruik worden gemaakt van de voordelen van dit nieuwe apparaat, waardoor de doeltreffendheid van de regels en de handhaving ervan worden verbeterd.

De handhavingsautoriteiten moeten naar behoren zijn voorzien van uitrusting om gebruik te kunnen maken van de essentiële informatie die de slimme tachograaf biedt.

BIJLAGE: LIJST VAN ENTITEITEN WAARVAN OF PERSONEN VAN WIE DE RAPPORTEUR INPUT HEEFT ONTVANGEN

De volgende lijst wordt op zuiver vrijwillige basis opgesteld onder de exclusieve bevoegdheid van de rapporteur. De rapporteur heeft bij de opstelling van het verslag tot het moment van goedkeuring in de commissie informatie ontvangen van de volgende entiteiten of personen:

Entiteit en/of persoon
Euro Control Route
Federatie Nederlandse Vakbeweging
Christelijk Nationaal Vakverbond
International Coach Tourism Federation
Discordia
Transport and Logistics Poland
Bundesverband der Deutschen Industrie
International Road Union
European Automobile Manufacturers' Association
DHL Group
European Transport Workers' Federation
Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung
Oostenrijkse Federale Kamer van Koophandel (WKÖ)
Poolse vereniging van internationale wegvervoerders
Freight Transport Association
CEGROBB
Transport en Logistiek Nederland
Kiwa Register B.V.
Fédération Française des Transports Routiers
Raad van Europese verladers
Amazone
Deense vereniging voor transport en logistiek
Regeringsvertegenwoordigers uit verschillende lidstaten
Vertegenwoordiging van de Europese Commissie

26.4.2018

ADVIES VAN DE COMMISSIE WERKGELEGENHEID EN SOCIALE ZAKEN

aan de Commissie vervoer en toerisme

inzake het 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
(COM(2017)0277 – C8-0167/2017 – 2017/0122(COD))

Rapporteur voor advies(*): Georges Bach

(*) Procedure met medeverantwoordelijke commissies – Artikel 54 van het Reglement

SHORT JUSTIFICATION

The transport sector is a highly competitive sector facing great challenges. The lack of qualified drivers is one of the main difficulties. The sector will only be able to attract workers, if the working conditions improve. Nomadic driving, sleeping in a cabin for several weeks, working under pressure and stress are the leading causes of the often negative image workers have of the international transport sector.

The aim of the regulation on driving and rest times is to improve both working conditions for drivers and general road safety. When applied and enforced correctly, the current rules on driving and rest times still meet this objective. The rapporteur proposes therefore to maintain the rules on driving and rest times as laid down in the current regulation.

Differing interpretations of the existing rules in Member States however are problematic for companies and drivers operating across borders and make it more difficult for authorities to carry out efficient controls.

National authorities and control bodies in the different Member States need to work closer together in order to correctly apply and enforce the rules and to provide legal certainty for companies and their drivers. The introduction of the digital tachograph in 2019 will simplify controls for national authorities but also for companies and drivers. With the rapid development of digital technologies, it is necessary to shorten the transition period for the installation of the digital tachograph, so that all vehicles falling under the scope of the regulation will be equipped with the digital tachograph by 2024.

In order to ensure road safety and to improve working conditions for the drivers, the rapporteur proposes to enlarge the scope of the regulation to the carriage of goods by light commercial vehicles under 3,5 tonnes operating outside a radius of 100 kilometres from the base of the undertaking.

Drivers are allowed to spend their breaks, daily rest and reduced weekly rest times in the cabin. Therefore, the rapporteur fully supports the idea to prohibit sleeping in the cabin during the regular weekly rest of 45 hours or more.

There is however currently a lack of adequate infrastructure on European roads to accommodate drivers. More efforts are needed to secure financing for the establishment and/or upgrading of secure parking areas, adequate sanitary facilities as well as adequate accommodation.

The rapporteur supports the Commission's proposal which states that the compensation of a reduced weekly rest has to be taken in combination with a regular weekly rest of at least 45 hours. Additionally, companies would have to organise the work of the drivers in such a way, that the drivers have the possibility to return to their place of residence or to another place of their choosing for a weekly rest of more than 45 hours taken in compensation for a reduced weekly rest.

The rapporteur is of the opinion that these measures would improve the working conditions of the drivers as well as road safety and would thus increase the attractiveness of the sector.

AMENDMENTS

The Committee on Employment and Social Affairs calls on the Committee on Transport and Tourism, as the committee responsible, to take into account the following amendments:

Amendment 1

Proposal for a regulation Recital 1

Text proposed by the Commission

(1) Good working conditions for drivers and fair business conditions for road transport undertakings are of paramount importance to creating a safe, efficient and socially accountable road transport sector. To facilitate that process it is essential that the Union social rules in road transport are clear, fit for purpose, easy to apply and to enforce and implemented in an effective and consistent

Amendment

(1) Good working conditions for drivers and fair business conditions for road transport undertakings are of paramount importance to creating a safe, efficient and socially accountable road transport sector, ***which is able to attract qualified workers***. To facilitate that process it is essential that the Union social rules in road transport are clear, ***proportionate***, fit for purpose, easy to apply and to enforce and implemented in

manner throughout the Union

an effective and consistent manner
throughout the Union.

Amendment 2

Proposal for a regulation

Recital 1 a (new)

Text proposed by the Commission

Amendment

(1a) The creation of a European Labour Authority could play an important role in enforcing the rules laid down in this Regulation, in particular by helping national authorities to coordinate checks, exchange information and best practices and train inspectors.

Amendment 3

Proposal for a regulation

Recital 2

Text proposed by the Commission

Amendment

(2) Having evaluated the effectiveness and efficiency of the implementation of the existing set of Union social rules in road transport, and in particular Regulation (EC) No 561/2006 of the European Parliament and of the Council⁹, certain deficiencies were identified in the ***existing*** legal framework. Unclear ***and unsuitable*** rules on weekly rest, resting facilities, breaks in multi-manning and the absence of rules on the return of drivers to their home, lead to diverging interpretations and enforcement practices in the Member States. Several Member States recently adopted unilateral measures further increasing legal uncertainty and unequal treatment of drivers and operators.

(2) Having evaluated the effectiveness and efficiency of the implementation of the existing set of Union social rules in road transport, and in particular Regulation (EC) No 561/2006 of the European Parliament and of the Council⁹, certain deficiencies were identified in the ***implementation of the*** legal framework. Unclear rules on weekly rest, resting facilities, breaks in multi-manning and the absence of rules on the return of drivers to their home ***or to another location of their choice***, lead to diverging interpretations and enforcement practices in the Member States. Several Member States recently adopted unilateral measures further increasing legal uncertainty and unequal treatment of drivers and operators.

⁹ Regulation (EC) No 561/2006 of the European Parliament and of the Council of

⁹ Regulation (EC) No 561/2006 of the European Parliament and of the Council of

15 March 2006 on the harmonisation of certain social legislation relating to road transport and amending Council Regulations (EEC) No 3821/85 and (EC) No 2135/98 and repealing Council Regulation (EEC) No 3820/85 (OJ L 102, 11.4.2006, p. 1).

15 March 2006 on the harmonisation of certain social legislation relating to road transport and amending Council Regulations (EEC) No 3821/85 and (EC) No 2135/98 and repealing Council Regulation (EEC) No 3820/85 (OJ L 102, 11.4.2006, p. 1).

Amendment 4

Proposal for a regulation

Recital 3

Text proposed by the Commission

(3) The ex-post evaluation of Regulation (EC) No 561/2006 confirmed that inconsistent and ineffective enforcement of the Union social rules was mainly due to unclear rules, inefficient use of the control tools and insufficient administrative cooperation between the Member States.

Amendment

(3) The ex-post evaluation of Regulation (EC) No 561/2006 confirmed that inconsistent and ineffective enforcement of the Union social rules was mainly due to unclear rules, inefficient **and unequal** use of the control tools and insufficient administrative cooperation between the Member States.

Amendment 5

Proposal for a regulation

Recital 4

Text proposed by the Commission

(4) Clear, suitable and evenly enforced rules are also crucial for achieving the policy objectives of improving working conditions for drivers, and in particular ensuring undistorted competition between operators and contributing to road safety for all road users.

Amendment

(4) Clear, suitable and evenly enforced rules are also crucial for achieving the policy objectives of improving working conditions for drivers, and in particular ensuring undistorted **and fair** competition between operators and contributing to road safety for all road users.

Amendment 6

Proposal for a regulation

Recital 5 a (new)

(5a) The carriage of goods is significantly different from the carriage of passengers. Drivers of coaches or busses are in close contact with their passengers and should be able to have more flexibility in taking breaks without extending driving times or reducing rest times and breaks.

Amendment 7

Proposal for a regulation Recital 6

Text proposed by the Commission

(6) Drivers engaged in long-distance international transport operations spend long periods away from their home. **The current requirements on the regular weekly rest unnecessarily prolong those periods.** It is thus desirable to **adapt the** provision on the regular weekly rest in such a way that it is easier for drivers to carry out transport operations in compliance with the rules and to reach their home for a regular weekly rest, and be fully compensated for all reduced weekly rest periods. It is **also** necessary to provide **that** operators organise the work of drivers in such a way that these periods away from home are not excessively long.

Amendment

(6) Drivers engaged in long-distance international transport operations spend long periods away from their home. It is thus desirable to **enforce the application of the** provision on the regular weekly rest in such a way that it is easier for drivers to carry out transport operations in compliance with the rules and to reach their home for a regular weekly rest, and be fully compensated for all reduced weekly rest periods. **To ensure secure and decent working conditions,** it is necessary to provide **for** operators **to** organise the work of drivers in such a way that the periods away from **their** home are not excessively long **and that drivers have the possibility to return home on a regular basis and are able to benefit from decent rest conditions in quality accommodation.** **Where a driver chooses to spend that rest period at home, the transport undertaking should provide the driver with the financial or practical means to return there. Moreover, the duration of the return journey should not be taken into account for the purposes of calculating the length of the rest period. Where a driver chooses to spend the rest period in a place other than their home, this should not be taken into account for**

the purposes of calculating the driver's entitlement to travel allowances.

Amendment 8

Proposal for a regulation

Recital 7

Text proposed by the Commission

(7) There are differences among Member States in the interpretation and implementation of the weekly rest requirements as regards the place where the weekly rest should be taken. **It** is therefore appropriate to clarify that requirement to ensure that drivers are provided with *adequate* accommodation for their regular weekly rest periods if they are taken away from home.

Amendment

(7) There are differences among Member States in the interpretation and implementation of the weekly rest requirements as regards the place where the weekly rest should be taken. ***In order to ensure good working conditions and the safety of drivers, it*** is therefore appropriate to clarify that requirement to ensure that drivers are provided with ***quality and gender friendly*** accommodation ***or another location as chosen by the driver and paid for by the employer*** for their regular weekly rest periods if they are taken away from home. ***Member States should ensure the availability of sufficient secure parking areas that are adapted to the needs of the drivers.***

Amendment 9

Proposal for a regulation

Recital 7 a (new)

Text proposed by the Commission

Amendment

(7a) Many road transport operations within the Union involve transport by ferry or by rail for part of the journey. Clear, appropriate provisions regarding rest periods and breaks should therefore be laid down for such operations.

Justification

Exemptions should be foreseen in case of weekly rests for long ferry or train journeys, concerning mainly periphery of the EU.

Amendment 10

Proposal for a regulation Recital 8 a (new)

Text proposed by the Commission

Amendment

(8a) In order to safeguard working conditions of drivers at places of loading and unloading, owners and operators of such facilities should provide drivers with access to hygienic facilities.

Amendment 11

Proposal for a regulation Recital 11

Text proposed by the Commission

Amendment

(11) To enhance cost-effectiveness of enforcement of the social rules the potential of the current and future tachograph systems should be fully exploited. Therefore the functionalities of the tachograph should be improved to allow for more precise positioning, in particular during international transport operations.

(11) To enhance cost-effectiveness **and to simplify** enforcement of the social rules the potential of the current and future tachograph systems should be fully exploited. Therefore the functionalities of the tachograph should be improved to allow for more precise positioning, in particular during international transport operations. **The Commission should explore the possibility of setting up a road transport portal, such as GNSS, which would allow national authorities to fully exploit the potential of the smart tachograph.**

Amendment 12

Proposal for a regulation Recital 11 a (new)

Text proposed by the Commission

Amendment

(11a) The rapid development of new technologies and digitalisation throughout the Union economy and the

need for a level playing field among companies in international road transport make it necessary to shorten the transitional period for the installation of the smart tachograph in registered vehicles. The smart tachograph will contribute to the better monitoring of the application of Union law in the road transport sector and to simplified checks, and will thus facilitate the work of national authorities. The installation of the smart tachograph in registered vehicles should be provided for as an obligation as soon as possible and no later than January 2021.

Amendment 13

Proposal for a regulation Recital 11 b (new)

Text proposed by the Commission

Amendment

(11b) The use of light commercial vehicles for the transport of goods is on the increase, resulting in the development of unfair competition and differences in the application of Regulation (EC) 561/2006, leading to disparities in working conditions and compromising road safety. In order to improve road safety and drivers' working conditions, the scope of Regulation (EC) No 561/2006 should be extended to include light commercial vehicles used for the transport of goods, unless the vehicle is used for the own account of the company or the driver, or driving does not constitute the main activity of the person driving the vehicle.

Amendment 14

Proposal for a regulation

Recital 11 c (new)

Text proposed by the Commission

Amendment

(11c) In order to guarantee appropriate health and safety standards for drivers, it is necessary to establish or upgrade secure parking areas, adequate sanitary facilities and quality accommodation. A sufficient network of parking areas should exist within the Union.

Amendment 15

Proposal for a regulation Recital 11 d (new)

Text proposed by the Commission

Amendment

(11d) In its resolution of 9 September 2015 on the implementation of the 2011 White Paper on Transport: taking stock and the way forward towards sustainable mobility, the European Parliament considered the creation of a European Road Agency in order to ensure proper implementation of Union law and promote standardisation across all Member States.

Amendment 16

Proposal for a regulation Article 1 – paragraph 1 – point -1 (new) Regulation (EC) No 561/2006 Article 2 – paragraph 1 – point a

Present text

Amendment

(a) of goods ***where the maximum permissible mass of the vehicle, including any trailer, or semi-trailer, exceeds 3,5tonnes, or***

(-1) In Article 2(1), point (a) is replaced by the following:

“(a) of goods; or”

Amendment 17

Proposal for a regulation

Article 1 – paragraph 1 – point 1

Regulation (EC) No 561/2006

Article 3 – point h

Text proposed by the Commission

(h) vehicles or combinations of vehicles used for the non-commercial carriage of goods;

Amendment

(h) vehicles or combinations of vehicles ***with a maximum permissible mass not exceeding 7,5 tonnes*** used for the non-commercial carriage of goods;

Amendment 18

Proposal for a regulation

Article 1 – paragraph 1 – point 1 a (new)

Regulation (EC) No 561/2006

Article 3 – point h a (new)

Text proposed by the Commission

Amendment

(1a) in Article 3, the following point is inserted:

“(ha) light commercial vehicles that are used for the transport of goods, where the transport is not effected for hire or reward, but on the own account of the company or the driver, and where driving does not constitute the main activity of the person driving the vehicle;”

Amendment 19

Proposal for a regulation

Article 1 – paragraph 1 – point 2

Regulation (EC) No 561/2006

Article 4 – point r

Text proposed by the Commission

(r) 'non-commercial carriage' means any carriage by road, other than carriage for hire or reward or for own account, for which no remuneration is received and

Amendment

(r) 'non-commercial carriage' means any carriage ***of passengers or goods*** by road, other than carriage for hire or reward or for own account, for which no ***direct or indirect*** remuneration is received and

which does not generate any income.

which does not *directly or indirectly* generate any income.

Justification

The definition is further clarified, taking into account new business models

Amendment 20

Proposal for a regulation

Article 1 – paragraph 1 – point 2 a (new)

Regulation (EC) No 561/2006

Article 4 – point r a (new)

Text proposed by the Commission

Amendment

(2a) in Article 4, the following point is added:

“(ra) ‘home’ means the registered residence of the driver in a Member State;”

Amendment 21

Proposal for a regulation

Article 1 – paragraph 1 – point 2 b (new)

Regulation (EC) No 561/2006

Article 4 – point r b (new)

Text proposed by the Commission

Amendment

(2b) in Article 4, the following point is added:

“(rb) ‘light commercial vehicle’ means a vehicle used for the carriage of goods and having a permissible maximum laden mass including any trailer, or semi-trailer, not exceeding 3,5 tonnes.”

Amendment 22

Proposal for a regulation

Article 1 – paragraph 1 – point 4

Regulation (EC) No 561/2006

Article 7 – paragraph 3

Text proposed by the Commission

Amendment

A driver engaged in multi-manning may decide to take a break of 45 minutes in a vehicle driven by another driver provided that the driver taking the break is not involved in assisting the driver driving the vehicle.

A driver engaged in multi-manning may decide to take a break of 45 minutes in a vehicle driven by another driver provided that the driver taking the break is not involved in assisting the driver driving the vehicle.

For the carriage by road of passengers, the driver may choose to take a break of at least 30 minutes followed by a break of at least 15 minutes each, distributed over the period in such a way as to comply with the first paragraph.

Justification

Drivers carrying passengers should have more flexibility in taking breaks in order to adapt them to the needs of the passengers without extending driving times or reducing rest times and breaks.

Amendment 23

Proposal for a regulation

Article 1 – paragraph 1 – point 5 – point a

Regulation (EC) No 561/2006

Article 8 – paragraph 6 – subparagraph 1

Text proposed by the Commission

Amendment

(a) in paragraph 6, the first subparagraph is replaced by the following:

deleted

“6. In any four consecutive weeks a driver shall take at least:

(a) four regular weekly rest periods, or

(b) two regular weekly rest periods of at least 45 hours and two reduced weekly rest periods of at least 24 hours.

For the purposes of point (b), the reduced weekly rest periods shall be compensated by an equivalent period of rest taken en bloc before the end of the third week following the week in question.

Amendment 24

Proposal for a regulation

Article 1 – paragraph 1 – point 5 – point b

Regulation (EC) No 561/2006

Article 8 – paragraph 7

Text proposed by the Commission

7. Any rest period taken as compensation for a reduced weekly rest period shall ***immediately precede or follow*** a regular weekly rest period of at least 45 hours.;

Amendment

7. Any rest period taken as compensation for a reduced weekly rest period shall ***be taken before or as an extension of*** a regular weekly rest period of at least 45 hours ***as one continuous rest period.***

Amendment 25

Proposal for a regulation

Article 1 – paragraph 1 – point 5 – point c

Regulation (EC) No 561/2006

Article 8 – paragraph 8a

Text proposed by the Commission

8a. The regular weekly rest periods and any weekly rest of more than 45 hours taken in compensation for previous reduced weekly rest shall not be taken in a vehicle. They shall be taken in a ***suitable*** accommodation, with adequate ***sleeping and sanitary*** facilities;

(a) either provided or paid for by the employer, or

(b) at home or at another location chosen by the driver.

Amendment

8a. The regular weekly rest periods and any weekly rest of more than 45 hours taken in compensation for previous reduced weekly rest shall not be taken in a vehicle. They shall be taken in a ***quality and gender friendly*** accommodation, ***outside the cabin,*** with adequate ***sanitary and sleeping*** facilities ***for the driver:***

(a) either provided or paid for by the employer, or

(b) at home or at another location chosen by the driver.

Amendment 26

Proposal for a regulation

Article 1 – paragraph 1 – point 5 – point c

Regulation (EC) No 561/2006

Article 8 – paragraph 8b

Text proposed by the Commission

8b. A transport undertaking shall organise the work of drivers in such a way that the drivers are able to spend at least one regular weekly rest period or a weekly rest of more than 45 hours taken in compensation for reduced weekly rest at home within each period of three consecutive weeks;

Amendment

8b. A transport undertaking shall organise the work of drivers in such a way that the drivers are able to spend at least one regular weekly rest period or a weekly rest of more than 45 hours taken in compensation for reduced weekly rest at home ***or at another location of their choice*** within each period of three consecutive weeks. ***The driver shall inform the transport undertaking in writing before such rest period if it is to be taken in a place other than the driver's home. When a driver chooses to take the rest at home, the transport undertaking shall provide the driver with the financial or practical means to return home. The duration of the driver's return journey shall not be taken into account for the purposes of calculating the length of the rest period. Where a driver chooses to spend the rest period in a place other than home, the undertaking shall not deduct the travel costs from the driver's entitlement to travel allowances.***

Amendment 27

Proposal for a regulation

Article 1 – paragraph 1 – point 5 – point c a (new)

Regulation (EC) No 561/2006

Article 8 – paragraph 8b

Text proposed by the Commission

Amendment

(ca) the following paragraph is inserted:

8c. By ...[the date of entry into force of this Regulation], and every two years thereafter, Member States shall submit a report to the Commission on the availability of suitable rest facilities for drivers and secured parking facilities on their territory. The Commission shall adopt implementing acts establishing a

common format for Member States' biennial reports, in accordance with the advisory procedure referred to in Article 24(2).

Amendment 28

Proposal for a regulation

Article 1 – paragraph 1 – point 6

Regulation (EC) No 561/2006

Article 9 – paragraph 1

Text proposed by the Commission

9. By way of derogation from Article 8, where a driver accompanies a vehicle which is transported by ferry or train, and takes a regular daily rest period or *reduced* weekly rest period, that period may be interrupted not more than twice by other activities not exceeding one hour in total. During that regular daily rest or *reduced* weekly rest period the driver shall have access to a bunk or couchette at their disposal.;

Amendment

1. By way of derogation from Article 8, where a driver accompanies a vehicle which is transported by ferry or train, and takes a regular daily rest period or weekly rest period, that period may be interrupted not more than twice by other activities not exceeding one hour in total. During that regular daily rest or weekly rest period the driver shall have access to a bunk or couchette at their disposal

Justification

By way of derogation from Article 8, where a driver accompanies a vehicle which is transported by ferry or train, and takes a regular daily rest period or weekly rest period, that period may be interrupted not more than twice by other activities not exceeding one hour in total. During that regular daily rest or weekly rest period the driver shall have access to a bunk or couchette at their disposal

Amendment 29

Proposal for a regulation

Article 1 – paragraph 1 – point 6 a (new)

Regulation (EC) No 561/2006

Article 10 – paragraph 1

Present text

1. A transport undertaking shall not give drivers it employs or who are put at its

Amendment

(6a) *in Article 10, paragraph 1 is replaced by the following:*

"1. A transport undertaking shall not give drivers it employs or who are put at its

disposal any payment, even in the form of a bonus or wage supplement, related to distances travelled and/or the amount of goods carried if that payment *is of such a kind as to endanger road safety and/or* encourages infringement of this Regulation.

disposal any extra payment, even in the form of a bonus or wage supplement, related to distances travelled, *the speed of delivery* and/or the amount of goods carried if that payment encourages infringement of this Regulation.”

Amendment 30

Proposal for a regulation

Article 2 – paragraph 1 – point -1 (new)

Regulation (EU) No 165/2014

Article 3 – paragraph 4

Present text

4. *15 years* after newly registered vehicles are required to have a tachograph as provided in Articles 8, 9 and 10, vehicles operating in a Member State other than their Member State of registration shall be fitted with such a tachograph.

Amendment

(-1) in Article 3, paragraph 4 is replaced by the following:

"4. *18 months* after newly registered vehicles are required to have a tachograph as provided in Articles 8, 9 and 10, vehicles operating in a Member State other than their Member State of registration shall be fitted with such a tachograph."

Amendment 31

Proposal for a regulation

Article 2 – paragraph 1 – point 2

Regulation (EU) No 165/2014

Article 34 – paragraph 7 – subparagraph 1

Text proposed by the Commission

“The driver shall enter in the digital tachograph the symbols of the countries in which the daily working period started and finished as well as where and when the driver has crossed a border in the vehicle on arrival at the suitable stopping place. Member States may require drivers of vehicles engaged in transport operations inside their territory to add more detailed geographic specifications to the country symbol, provided that those Member States

Amendment

The driver shall enter in the digital tachograph the symbols of the countries in which the daily working period started and finished as well as where and when the driver has crossed a border in the vehicle on arrival at the *first* suitable stopping place. Member States may require drivers of vehicles engaged in transport operations inside their territory to add more detailed geographic specifications to the country symbol, provided that those Member States

have notified those detailed geographic specifications to the Commission before 1 April 1998."

have notified those detailed geographic specifications to the Commission before 1 April 1998.

Amendment 32

Proposal for a regulation

Article 2 – paragraph 1 – point 2 a (new)

Regulation (EU) No 165/2014

Article 36 – paragraph 1 – point i

Present text

(i) the record sheets for the current day and those used by the driver in the previous 28 days,

Amendment

(2a) in Article 36(1), point (i) is replaced by the following:

"(i) the record sheets for the current day and those used by the driver in the previous 56 days,"

Amendment 33

Proposal for a regulation

Article 2 – paragraph 1 – point 2 b (new)

Regulation (EU) No 165/2014

Article 36 – paragraph 1 – point iii

Present text

(iii) any manual records and printouts made during the current day and the previous 28 days as required under this Regulation and Regulation (EC) No 561/2006.

Amendment

(2b) In Article 36(1), point (iii) is replaced by the following:

"(iii) any manual records and printouts made during the current day and the previous 56 days as required under this Regulation and Regulation (EC) No 561/2006."

Amendment 34

Proposal for a regulation

Article 2 – paragraph 1 – point 2 c (new)

Regulation (EU) No 165/2014

Article 36 – paragraph 2 – point ii

Present text

(ii) any manual records and printouts made during the current day and the previous **28** days as required under this Regulation and Regulation (EC) No 561/2006,

Amendment

(2c) In Article 36(2), point (ii) is replaced by the following:

"(ii) any manual records and printouts made during the current day and the previous **56 days as required under this Regulation and Regulation (EC) No 561/2006,"**

PROCEDURE VAN DE ADVISERENDE COMMISSIE

Titel	Wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 met betrekking tot minimumeisen inzake maximale dagelijkse en wekelijkse rijtijden, minimale pauzes en dagelijkse en wekelijkse rusttijden en Verordening (EU) 165/2014 met betrekking tot plaatsbepaling door middel van tachografen	
Document- en procedurenummers	COM(2017)0277 – C8-0167/2017 – 2017/0122(COD)	
Bevoegde commissie Datum bekendmaking	TRAN 15.6.2017	
Advies uitgebracht door Datum bekendmaking	EMPL 15.6.2017	
Medeverantwoordelijke commissies - datum bekendmaking	14.12.2017	
Rapporteur voor advies Datum benoeming	Georges Bach 3.10.2017	
Behandeling in de commissie	23.1.2018	26.2.2018
Datum goedkeuring	25.4.2018	
Uitslag eindstemming	+: –: 0:	32 14 7
Bij de eindstemming aanwezige leden	Laura Agea, Guillaume Balas, Vilija Blinkevičiūtė, Enrique Calvet Chambon, Michael Detjen, Martina Dlabajová, Lampros Fountoulis, Marian Harkin, Czesław Hoc, Danuta Jazłowiecka, Agnes Jongerius, Rina Ronja Kari, Jan Keller, Ádám Kósa, Agnieszka Kozłowska-Rajewicz, Jean Lambert, Jérôme Lavrilleux, Patrick Le Hyaric, Verónica Lope Fontagné, Javi López, Thomas Mann, Dominique Martin, Anthea McIntyre, João Pimenta Lopes, Georgi Pirinski, Marek Plura, Dennis Radtke, Terry Reintke, Sofia Ribeiro, Robert Rochefort, Claude Rolin, Siôn Simon, Romana Tomc, Yana Toom, Ulrike Trebesius, Marita Ulvskog, Jana Žitňanská	
Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervangers	Georges Bach, Heinz K. Becker, Rosa D'Amato, Karima Delli, Christelle Lechevalier, Paloma López Bermejo, Evelyn Regner, Anne Sander, Jasenko Selimovic, Michaela Šojdrová, Neoklis Sylikiotis, Flavio Zanonato, Kosma Złotowski	
Bij de eindstemming aanwezige plaatsvervangers (art. 200, lid 2)	Dominique Bilde, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz	

HOOFDELIJKE EINDSTEMMING IN DE ADVISERENDE COMMISSIE

32	+
ALDE	Robert Rochefort
EFDD	Laura Agea, Rosa D'Amato
GUE/NGL	Rina Ronja Kari, Patrick Le Hyaric, Paloma López Bermejo, Neoklis Sylikiotis
NI	Lampros Fountoulis
PPE	Georges Bach, Heinz K. Becker, Jérôme Lavrilleux, Thomas Mann, Dennis Radtke, Sofia Ribeiro, Claude Rolin, Anne Sander
S&D	Guillaume Balas, Vilija Blinkevičiūtė, Michael Detjen, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Agnes Jongerius, Jan Keller, Javi López, Georgi Pirinski, Evelyn Regner, Siôn Simon, Marita Ulvskog, Flavio Zanonato
VERTS/ALE	Karima Delli, Jean Lambert, Terry Reintke

14	-
ECR	Czesław Hoc, Anthea McIntyre, Ulrike Trebesius, Jana Žitňanská, Kosma Zlotowski
ENF	Dominique Bilde, Christelle Lechevalier, Dominique Martin
PPE	Danuta Jazłowiecka, Adam Kósa, Agnieszka Kozłowska-Rajewicz, Marek Plura, Michaela Šojdřová, Romana Tomc

7	0
ALDE	Enrique Calvet Chambon, Martina Dlabajová, Marian Harkin, Jasenko Selimovic, Yana Toom
GUE/NGL	João Pimenta Lopes
PPE	Verónica Lope Fontagné

Verklaring van de gebruikte tekens:

+ : voor

- : tegen

0 : onthouding

PROCEDURE VAN DE BEVOEGDE COMMISSIE

Titel	Wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 met betrekking tot minimumeisen inzake maximale dagelijkse en wekelijkse rijtijden, minimale pauzes en dagelijkse en wekelijkse rusttijden en Verordening (EU) 165/2014 met betrekking tot plaatsbepaling door middel van tachografen		
Document- en procedurenummers	COM(2017)0277 – C8-0167/2017 – 2017/0122(COD)		
Datum indiening bij EP	31.5.2017		
Bevoegde commissie Datum bekendmaking	TRAN 15.6.2017		
Medeadviserende commissies Datum bekendmaking	EMPL 15.6.2017		
Medeverantwoordelijke commissies Datum bekendmaking	EMPL 14.12.2017		
Rapporteurs Datum benoeming	Wim van de Camp 30.6.2017		
Behandeling in de commissie	23.1.2018	20.3.2018	15.5.2018
Datum goedkeuring	4.6.2018		
Uitslag eindstemming	+: -: 0:	33 14 1	
Bij de eindstemming aanwezige leden	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Marie-Christine Arnautu, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Andor Deli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Tomasz Piotr Poręba, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassi, Claudia Schmidt, Claudia Țapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, Marita Ulvskog, Wim van de Camp, Marie-Pierre Vieu, Janusz Zemke, Roberts Zīle, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska		
Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervangers	Bas Eickhout, Michael Gahler, Maria Grapini, Ryszard Antoni Legutko, Bolesław G. Piecha, Marek Plura, Franck Proust, Dario Tamburrano		
Bij de eindstemming aanwezige plaatsvervangers (art. 200, lid 2)	Frank Engel, José Manuel Fernandes, Lampros Fountoulis, Barbara Kappel, Andrey Novakov, Marco Valli		
Datum indiening	7.6.2018		

HOOFDELIJKE EINDSTEMMING IN DE BEVOEGDE COMMISSIE

33	+
ALDE	Izaskun Bilbao Barandica, Gesine Meissner, Dominique Riquet, Pavel Telička
ECR	Ryszard Antoni Legutko, Bolesław G. Piecha, Tomasz Piotr Poręba, Roberts Zile, Kosma Złotowski
GUE/NGL	Merja Kyllönen
PPE	Deirdre Clune, Andor Deli, Frank Engel, José Manuel Fernandes, Michael Gahler, Dieter-Lebrecht Koch, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Andrey Novakov, Marek Plura, Claudia Schmidt, Wim van de Camp
S&D	Inés Ayala Sender, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Maria Grapini, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Gabriele Preuß, David-Maria Sassi, Claudia Țapardel, Marita Ulvskog, Janusz Zemke

14	-
EFDD	Daniela Aiuto, Dario Tamburrano, Marco Valli
ENF	Marie-Christine Arnautu, Barbara Kappel
GUE/NGL	Marie-Pierre Vieu
NI	Lampros Fountoulis
PPE	Georges Bach, Franck Proust
S&D	Lucy Anderson, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy
VERTS/ALE	Michael Cramer, Bas Eickhout, Keith Taylor

1	0
PPE	Massimiliano Salini

Verklaring van de gebruikte tekens:

+ : voor

- : tegen

0 : onthouding