



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

PA_Legam

BEKNOPTE MOTIVERING

De vervoerssector wordt gekenmerkt door hevige concurrentie en staat voor grote uitdagingen. Het tekort aan gekwalificeerde bestuurders is een van de voornaamste problemen. De sector kan alleen werknemers aantrekken als de arbeidsomstandigheden worden verbeterd. De belangrijkste oorzaken van het vaak slechte beeld dat werknemers van de internationale vervoerssector hebben zijn "nomadisch" rijden, weken achtereen in een cabine slapen en werken onder druk en stress.

De verordening betreffende rij- en rusttijden is gericht op verbetering van zowel de arbeidsomstandigheden van bestuurders als van de algemene verkeersveiligheid. Indien de huidige regels voor rij- en rusttijden correct worden toegepast en gehandhaafd, wordt nog steeds aan dit doel voldaan. De rapporteur stelt daarom voor de regels voor rij- en rusttijden, zoals vastgelegd in de huidige verordening, te handhaven.

Door verschillende interpretaties van de bestaande regels in de lidstaten ontstaan er echter problemen voor bedrijven en bestuurders die hun werkzaamheden grensoverschrijdend verrichten. Ook is het hierdoor voor autoriteiten moeilijker om efficiënte controles te verrichten.

Nationale autoriteiten en controlerende instanties in de verschillende lidstaten moeten nauwer samenwerken met het oog op een correcte toepassing en handhaving van de regels en het scheppen van juridische zekerheid voor bedrijven en hun bestuurders. Door de invoering van de digitale tachograaf in 2019 zal het voor nationale autoriteiten, maar ook voor bedrijven en bestuurders gemakkelijker worden om controles uit te voeren. Gezien de snelle ontwikkeling van digitale technologieën moet de overgangperiode voor de installatie van de digitale tachograaf worden verkort, zodat alle voertuigen die onder de verordening vallen tegen 2024 zijn uitgerust met de digitale tachograaf.

Met het oog op de waarborging van de verkeersveiligheid en de verbetering van de arbeidsomstandigheden van de bestuurders stelt de rapporteur voor het toepassingsgebied van de verordening uit te breiden naar het goederenvervoer door lichte bedrijfsvoertuigen tot 3,5 ton die buiten een straal van 100 kilometer rond de vestigingsplaats van de onderneming actief zijn.

De bestuurders mogen hun onderbrekingen, dagelijkse rusttijden en verkorte wekelijkse rusttijden in de cabine doorbrengen. De rapporteur is het daarom volledig eens met een verbod op slapen in de cabine tijdens de wekelijkse rusttijd van ten minste 45 uur.

Er is momenteel echter een gebrek aan geschikte accommodatie langs Europese wegen voor bestuurders. Er zijn meer inspanningen vereist om de financiering te waarborgen van de instelling en/of verbetering van veilige parkeerterreinen en adequate sanitaire voorzieningen en accommodatie.

De rapporteur steunt het voorstel van de Commissie dat de compensatie voor een verkorte wekelijkse rusttijd in combinatie met een normale wekelijkse rusttijd van ten minste 45 uur moet plaatsvinden. Bovendien moeten bedrijven het werk van de bestuurders op zo'n manier organiseren dat zij naar hun woonplaats, of een andere plaats naar keuze, kunnen terugkeren voor een wekelijkse rusttijd van ten minste 45 uur waarmee een verkorte wekelijkse rusttijd wordt gecompenseerd.

De rapporteur is van mening dat de arbeidsomstandigheden van de bestuurders en de verkeersveiligheid door deze maatregelen worden verbeterd, wat de sector aantrekkelijker zou maken.

AMENDEMENTEN

De Commissie werkgelegenheid en sociale zaken verzoekt de bevoegde Commissie vervoer en toerisme onderstaande amendementen in aanmerking te nemen:

Amendement 1

Voorstel voor een verordening Overweging 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

(1) Goede arbeidsvoorwaarden voor bestuurders en eerlijke concurrentievoorwaarden voor wegvervoerondernemingen zijn uiterst belangrijk om te komen tot een veilige, efficiënte en sociaal verantwoordelijke wegvervoersector. Om dat proces te bevorderen is het essentieel dat de sociale EU-regelgeving in het wegvervoer duidelijk, geschikt en gemakkelijk toe te passen en te handhaven is, en dat ze in de hele Unie op een doeltreffende en consequente manier wordt uitgevoerd.

Amendement

(1) Goede arbeidsvoorwaarden voor bestuurders en eerlijke concurrentievoorwaarden voor wegvervoerondernemingen zijn uiterst belangrijk om te komen tot een veilige, efficiënte en sociaal verantwoordelijke wegvervoersector, **die 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 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(1 bis) De oprichting van een Europese arbeidsautoriteit zou een belangrijke rol kunnen spelen in de handhaving van de regels die in deze verordening zijn opgenomen, in het bijzonder door nationale autoriteiten te helpen controles

onderling af te stemmen, informatie en beste werkwijzen uit te wisselen en inspecteurs op te leiden.

Amendement 3

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

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

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

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 4

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.

Amendement 5

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

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

Amendement 6

Voorstel voor een verordening Overweging 5 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(5 bis) Het vervoer van goederen is heel anders dan het vervoer van passagiers. Bestuurders van touringcars en bussen hebben nauw contact met hun passagiers en moeten hun onderbrekingen flexibeler kunnen inplannen, zonder dat de rijtijden hierdoor langer worden of de rusttijden

en onderbrekingen korter.

Amendement 7

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. Het is dus wenselijk om de ***toepassing van de bestaande*** bepaling inzake de wekelijkse rusttijd zodanig ***af te dwingen*** dat het voor bestuurders gemakkelijker is om in overeenstemming met de bestaande regels te rijden en toch de normale wekelijkse rusttijd thuis te nemen, en dat zij volledig worden gecompenseerd voor alle verkorte wekelijkse rusttijden. ***Om te zorgen voor veilige en fatsoenlijke arbeidsomstandigheden***, moet er worden bepaald dat ondernemers de werkzaamheden zodanig moeten plannen dat de bestuurders niet buitensporig lang van huis weg zijn, ***dat ze de mogelijkheid hebben geregeld terug naar huis te keren, en dat de regels hun toelaat behoorlijke rustvoorwaarden te genieten in kwaliteitsvolle accommodatie. Wanneer een bestuurder ervoor kiest zijn rust thuis te nemen, moet de vervoersonderneming de bestuurder de financiële of praktische middelen verstrekken om terug te keren naar huis. Bovendien mag de duur van de terugreis niet worden meegeteld bij de berekening van de duur van de rustperiode. Wanneer een bestuurder ervoor kiest zijn rust te nemen op een andere plaats dan thuis, mag dit niet worden meegeteld bij de berekening van het recht van de bestuurder op een reisvergoeding.***

Amendement 8

Voorstel voor een verordening

Overweging 7

Door de Commissie voorgestelde tekst

(7) De interpretatie en tenuitvoerlegging van de voorschriften inzake de wekelijkse rusttijd verschillen van lidstaat tot lidstaat wat betreft de plaats waar de wekelijkse rusttijd moet worden genomen. Het is daarom aangewezen dat voorschrift toe te lichten om te waarborgen dat bestuurders over een *passend* verblijf beschikken als zij hun wekelijkse rusttijd buitenshuis nemen.

Amendement

(7) De interpretatie en tenuitvoerlegging van de voorschriften inzake de wekelijkse rusttijd verschillen van lidstaat tot lidstaat wat betreft de plaats waar de wekelijkse rusttijd moet worden genomen. ***Om te zorgen voor goede arbeidsomstandigheden*** is het daarom aangewezen dat voorschrift toe te lichten om te waarborgen dat bestuurders over een ***kwalitatief hoogwaardig en gendervriendelijk verblijf of andere door de bestuurder gekozen en door de werkgever betaalde locatie beschikken*** als zij hun wekelijkse rusttijd buitenshuis nemen. ***De lidstaten moeten ervoor zorgen dat er voldoende veilige parkeerterreinen beschikbaar zijn die zijn afgestemd op de behoeften van de bestuurders.***

Amendement 9

Voorstel voor een verordening

Overweging 7 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(7 bis) Bij vele wegvervoersactiviteiten binnen de Unie 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.

Motivering

Er moet worden voorzien in vrijstellingen met betrekking tot de wekelijkse rusttijden voor lange ritten met veerboten en treinen, die met name in de periferie van de EU plaatsvinden.

Amendement 10

Voorstel voor een verordening Overweging 8 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(8 bis) Teneinde de arbeidsomstandigheden van bestuurders op de plaatsen van laden en lossen te beschermen, moeten eigenaars en exploitanten van dergelijke voorzieningen bestuurders toegang bieden tot hygiënische faciliteiten.

Amendement 11

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 vervoer.

(11) Om de kosteneffectiviteit van de handhaving van de sociale regelgeving te verbeteren ***en te vereenvoudigen***, 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 vervoer. ***De Commissie moet de mogelijkheid nagaan een wegvervoersportal op te zetten, zoals GNSS, dat de nationale autoriteiten in staat zou stellen het potentieel van de slimme tachograaf optimaal te benutten.***

Amendement 12

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. De slimme tachograaf zal bijdragen aan een beter toezicht op de toepassing van de Uniewetgeving in het wegvervoer en aan eenvoudiger controles waardoor het werk van de nationale autoriteiten zal worden gefaciliteerd. De installatie van de slimme tachograaf in geregistreerde voertuigen moet zo spoedig mogelijk verplicht worden gesteld en uiterlijk per januari 2021.

Amendement 13

Voorstel voor een verordening Overweging 11 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(11 ter) Het gebruik van lichte bedrijfsvoertuigen voor het vervoer van goederen is toegenomen, wat geresulteerd heeft in oneerlijke concurrentie en een verschillende toepassing van Verordening (EG) nr. 561/2006, wat heeft geleid tot verschillende interpretaties wat betreft de arbeidsvoorwaarden en tot het in gevaar brengen van de verkeersveiligheid. Om de arbeidsomstandigheden en de verkeersveiligheid te verbeteren moet het toepassingsgebied van Verordening (EG) nr. 561/2006 worden uitgebreid tot lichte bedrijfsvoertuigen die worden gebruikt voor het vervoer van goederen, tenzij het voertuig wordt gebruikt voor eigen rekening van de onderneming of de bestuurder, of wanneer het besturen van het voertuig niet de hoofdactiviteit is van de persoon die het voertuig bestuurt.

Amendement 14

Voorstel voor een verordening Overweging 11 quater (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(11 quater) Om behoorlijke gezondheids- en veiligheidsnormen te kunnen waarborgen voor bestuurders moeten veilige parkeerterreinen en adequate sanitaire voorzieningen en accommodaties worden ingesteld of verbeterd. Binnen de Unie zou er een voldoende groot netwerk van parkeerterreinen moeten bestaan.

Amendement 15

Voorstel voor een verordening Overweging 11 quinquies (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(11 quinquies) In zijn resolutie van 9 september 2015 over de tenuitvoerlegging van het Witboek over vervoer uit 2011 ‘Inventarisatie en te nemen maatregelen voor duurzame mobiliteit’, overwoog het Europees Parlement de oprichting van een Europees agentschap voor het wegvervoer om een juiste tenuitvoerlegging van Uniewetgeving te waarborgen en standaardisering in alle lidstaten te bevorderen.

Amendement 16

Voorstel voor een verordening Artikel 1 – alinea 1 – punt -1 (nieuw) Verordening (EG) nr. 561/2006 Artikel 2 – lid 1 – letter a

Bestaande tekst

Amendement

(-1) artikel 2, lid 1, onder a), wordt vervangen door:

a) van goederen **waarbij de toegestane maximummassa van de voertuigen, dat van de aanhangwagens of opleggers inbegrepen, meer dan 3,5 ton bedraagt**; of

“a) van goederen; of”

Amendement 17

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

h) voertuigen of een combinatie van voertuigen die worden gebruikt voor niet-commercieel goederenvervoer **en waarvan de toegestane maximummassa niet meer dan 7,5 ton bedraagt**;

Amendement 18

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(1 bis) aan artikel 3 wordt de volgende letter 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 19

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – alinea 1 – punt 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

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.

Amendement

r) "niet-commercieel vervoer": elk vervoer **van passagiers of goederen** over de weg, anders dan vervoer voor rekening van derden of voor eigen rekening, waarvoor geen **directe of indirecte** vergoeding wordt ontvangen en dat niet **direct of indirect** inkomsten genereert.

Motivering

De definitie wordt verder verduidelijkt, rekening houdend met nieuwe zakelijke modellen.

Amendement 20

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(2 bis) aan artikel 4 wordt de volgende letter toegevoegd:

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

Amendement 21

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(2 ter) aan artikel 4 wordt de volgende letter toegevoegd:

“r ter) “licht bedrijfsvoertuig”: een voertuig dat gebruikt wordt voor het

vervoer van goederen en waarvan de toegestane maximummassa, inclusief aanhangwagen of oplegger, niet meer bedraagt dan 3,5 ton;”

Amendement 22

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 4

Verordening (EG) nr. 561/2006

Artikel 7 – alinea 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

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

Bij het vervoer over de weg van passagiers mag de bestuurder deze onderbreking vervangen door een onderbreking van ten minste 30 minuten gevolgd door een onderbreking van ten minste 15 minuten die elk zodanig tijdens de periode worden ingelast dat aan de eerste alinea wordt voldaan.

Motivering

Bestuurders die passagiers vervoeren moet meer flexibiliteit worden geboden met betrekking tot onderbrekingen, zodat zij zich kunnen aanpassen aan de behoeften van de passagiers, zonder dat hierdoor de rijtijden langer worden of de rusttijden en onderbrekingen korter.

Amendement 23

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 5 – letter a

Verordening (EG) nr. 561/2006

Artikel 8 – lid 6 – alinea 1

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

Schrappen

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

a) vier normale wekelijkse rusttijden, of

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

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

Amendement 24

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

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.”;

7. Rust die wordt genomen ter compensatie van een verkorte wekelijkse rusttijd **wordt** genomen voorafgaand aan of **als verlenging van** een normale wekelijkse rusttijd van ten minste 45 uur, **als één doorlopende rusttijd.”;**

Amendement 25

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

- a) dat ter beschikking wordt gesteld of betaald door de werkgever, of
- b) thuis of op een andere privélocatie die door de bestuurder wordt gekozen.

Amendement 26

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

8 ter. 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.

Amendement

8 bis. De normale wekelijkse rusttijden en wekelijkse rusttijden van meer dan 45 uur ter compensatie van eerdere verkorte wekelijkse rusttijden, mogen niet in een voertuig worden genomen. Zij worden genomen in een *kwalitatief hoogstaand en gendervriendelijk* verblijf met geschikte slaapfaciliteiten en sanitaire voorzieningen *voor de bestuurder*,

- a) dat ter beschikking wordt gesteld of betaald door de werkgever, of
- b) thuis of op een andere privélocatie die door de bestuurder wordt gekozen.

Amendement

8 ter. 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 *of op een andere door de bestuurder gekozen locatie* kan nemen. *De bestuurder informeert de vervoersonderneming schriftelijk voor 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 financiële of praktische middelen om terug te keren naar huis. De duur van de terugreis van de bestuurder mag niet worden meegeteld bij de berekening van de duur van de rustperiode. Wanneer een*

bestuurder ervoor kiest zijn rust te nemen op een andere plaats dan thuis, mag de vervoersonderneming de reiskosten niet in mindering brengen op de rechten die de bestuurder heeft op reisvergoeding.

Amendement 27

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 5 – letter c bis (nieuw)

Verordening (EG) nr. 561/2006

Artikel 8 – lid 8 ter

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(c bis) het volgende lid wordt toegevoegd:

8 quater. Uiterlijk op ... [de datum van inwerkingtreding van deze verordening] en vervolgens om de twee jaar, dienen de lidstaten een jaarverslag bij de Commissie in over de beschikbaarheid van geschikte rustfaciliteiten voor bestuurders en beveiligde parkeerplaatsen op hun nationale grondgebied. De Commissie neemt uitvoeringshandelingen aan tot vaststelling van het standaardformulier voor de tweejaarlijkse verslagen overeenkomstig de in artikel 24, lid 2, bedoelde raadplegingsprocedure.

Amendement 28

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 6

Verordening (EG) nr. 561/2006

Artikel 9 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

1. In afwijking van artikel 8 mag, wanneer een bestuurder een voertuig begeleidt dat per veerboot of trein wordt vervoerd, en op voorwaarde dat hij een normale dagelijkse rusttijd of wekelijkse rusttijd neemt, die rusttijd hooguit

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.";

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

Motivering

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 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 wekelijkse rusttijd moet de bestuurder kunnen beschikken over een bed of slaapbank.

Amendement 29

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

Bestaande tekst

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.

Amendement 30

Voorstel voor een verordening
Artikel 2 – alinea 1 – punt -1 (nieuw)
Verordening (EU) nr. 165/2014
Artikel 3 – lid 4

Amendement

(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.";

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 31

Voorstel voor een verordening

Artikel 2 – alinea 1 – punt 2

Verordening (EU) nr. 165/2014

Artikel 34 – lid 7 – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

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 32

Voorstel voor een verordening

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

Verordening (EU) nr. 165/2014

Artikel 36 – lid 1 – punt i

Amendement

(-1) artikel 3, lid 4, wordt vervangen door:

"4. **Achttien maanden** 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

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 **de eerste** 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.";

Bestaande tekst

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

Amendement

(2 bis) in artikel 36, lid 1, wordt punt i) vervangen door:

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

Amendement 33

Voorstel voor een verordening
Artikel 2 – alinea 1 – punt 2 ter (nieuw)
Verordening (EU) nr. 165/2014
Artikel 36 – lid 1 – punt iii

Bestaande tekst

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

Amendement

(2 ter) in artikel 36, lid 1, wordt punt iii) vervangen door:

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

Amendement 34

Voorstel voor een verordening
Artikel 2 – alinea 1 – punt 2 quater (nieuw)
Verordening (EU) nr. 165/2014
Artikel 36 – lid 2 – punt ii

Bestaande tekst

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

Amendement

(2 quater) in artikel 36, lid 2, wordt punt ii) vervangen door:

"ii) alle handmatig opgetekende gegevens en alle afdrukken van de lopende dag en van de voorgaande **56** dagen, zoals vereist bij deze verordening en bij Verordening (EG) nr. 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 Złotowski
ENF	Dominique Bilde, Christelle Lechevalier, Dominique Martin
PPE	Danuta Jazłowiecka, Adam Kósa, Agnieszka Kozłowska-Rajewicz, Marek Plura, Michaela Šojdrová, 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