

Onderstaande tekst dient louter ter informatie en is juridisch niet bindend. De EU-instellingen zijn niet aansprakelijk voor de inhoud. Alleen de besluiten die zijn gepubliceerd in het Publicatieblad van de Europese Unie (te raadplegen in EUR-Lex) zijn authentiek. Deze officiële versies zijn rechtstreeks toegankelijk via de links in dit document

► **B** 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

(Voor de EER relevante tekst)

(PB L 102 van 11.4.2006, blz. 1)

Gewijzigd bij:

		Publicatieblad		
		nr.	blz.	datum
► <u>M1</u>	Verordening (EG) nr. 1073/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009	L 300	88	14.11.2009
► <u>M2</u>	Verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en van de Raad van 4 februari 2014	L 60	1	28.2.2014
► <u>M3</u>	Verordening (EU) 2020/1054 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020	L 249	1	31.7.2020
► <u>M4</u>	Verordening (EU) 2024/1258 van het Europees Parlement en de Raad van 24 april 2024	L 1258	1	2.5.2024

Gerectificeerd bij:

- **C1** Rectificatie PB L 79 van 25.3.2011, blz. 26 (561/2006)
► **C2** Rectificatie PB L 195 van 20.7.2016, blz. 83 (561/2006)

▼B**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**

(Voor de EER relevante tekst)

HOOFDSTUK I

INLEIDENDE BEPALINGEN

Artikel 1

Deze verordening geeft voorschriften voor de rijtijden, de onderbrekingen en de rusttijden van bestuurders in het wegvervoer van goederen en personen, met als doel de voorwaarden voor concurrentie tussen verschillende wijzen van vervoer over land te harmoniseren, met name met betrekking tot de wegvervoersector, en ter verbetering van de werk-omstandigheden en de verkeersveiligheid. De verordening heeft tevens tot doel betere controle en handhaving door de lidstaten en betere arbeidsomstandigheden in de wegvervoerssector te bevorderen.

Artikel 2

1. Deze verordening is van toepassing op wegvervoer:
 - a) van goederen waarbij de toegestane maximummassa van de voertuigen, dat van de aanhangwagens of opleggers inbegrepen, meer dan 3,5 ton bedraagt;

▼M3

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

▼B

- b) van personen door voertuigen die zijn gebouwd of permanent zijn toegerust om meer dan negen personen, de bestuurder daaronder begrepen, te kunnen vervoeren en die daartoe zijn bestemd.
2. Deze verordening is, ongeacht het land waar het voertuig is ingeschreven, van toepassing op wegvervoer dat plaatsvindt:
 - a) uitsluitend binnen de Gemeenschap; of
 - b) tussen de Gemeenschap, Zwitserland en de landen die partij zijn bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte.
3. De AETR is, in plaats van deze verordening, van toepassing op internationale vervoersactiviteiten over de weg die gedeeltelijk buiten de in lid 2 gedefinieerde gebieden plaatsvinden, met:
 - a) voertuigen die zijn ingeschreven in de Gemeenschap of in landen die overeenkomstsluitende partij zijn bij de AETR, voor de gehele rit.
 - b) voertuigen die zijn ingeschreven in een derde land dat geen overeenkomstsluitende partij is bij de AETR, alleen voor het gedeelte van de rit dat plaatsvindt op het grondgebied van de Gemeenschap of van landen die overeenkomstsluitende partij zijn bij de AETR.

▼ B

De bepalingen van de AETR dienen in overeenstemming gebracht te worden met de bepalingen van deze verordening, opdat de belangrijkste bepalingen van deze verordening, middels de AETR, van toepassing zouden zijn op zulke voertuigen voor enig deel van de rit dat wordt afgelegd binnen de Gemeenschap.

Artikel 3

Deze verordening is niet van toepassing op wegvervoer door:

- a) voertuigen die gebruikt worden voor geregelde diensten van personenvervoer over een traject van niet meer dan 50 km;

▼ M3

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

- i) het vervoer van materiaal, uitrusting of machines die de bestuurder nodig heeft voor de uitoefening van zijn beroep, of
- ii) voor het leveren van goederen die op ambachtelijke wijze zijn vervaardigd,

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

▼ B

- b) voertuigen waarvan de toegestane maximumsnelheid niet meer dan 40 km per uur bedraagt;
- c) voertuigen van, of zonder bestuurder gehuurd door, de strijdkrachten, civiele bescherming, brandweer en korpsen voor de handhaving van de openbare orde voorzover het vervoer plaatsvindt in het kader van de taak waarmee deze organen zijn belast en onder hun controle valt;
- d) voertuigen, met inbegrip van voertuigen gebruikt bij niet-commerciële vervoersoperaties met betrekking tot humanitaire hulp, die gebruikt worden in noodsituaties of voor reddingsoperaties;
- e) speciaal voor medische doeleinden gebruikte voertuigen;
- f) voertuigen die speciaal zijn uitgerust voor reparaties en wegslepen, binnen een straal van 100 km rond hun standplaats;
- g) voertuigen die op de weg worden beproefd met het oog op de technische ontwikkeling, reparatie of onderhoud, en nieuwe of vernieuwde voertuigen die nog niet in gebruik zijn genomen;
- 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;

▼ M3

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

▼ B

- i) commerciële voertuigen die krachtens de wetgeving van de lidstaat waar ermee wordt gereden een historisch statuut hebben, en die voor niet-commercieel vervoer van personen of goederen worden gebruikt.

▼B

Artikel 4

Voor de toepassing van deze verordening gelden de volgende definities:

- a) „wegvervoer”: iedere verplaatsing die geheel of gedeeltelijk over voor openbaar gebruik toegankelijke wegen plaatsvindt, in lege of beladen toestand, door een voertuig, bestemd voor het vervoer van personen of goederen;
- b) „voertuig”: motorrijtuig, trekker, aanhangwagen of oplegger of een combinatie van deze voertuigen, zoals hierna omschreven:
- „motorrijtuig”: ieder voertuig, gewoonlijk gebruikt voor het vervoer van personen of goederen, dat zich op eigen kracht over de weg beweegt, niet zijnde een voertuig dat zich permanent langs spoorstaven beweegt;
 - „trekker”: ieder voertuig, in het bijzonder gebouwd voor het trekken, duwen of in beweging brengen van aanhangwagens, opleggers, werktuigen of machines, dat zich op eigen kracht over de weg beweegt, niet zijnde een voertuig dat zich permanent langs spoorstaven beweegt;
 - „aanhangwagen”: ieder voertuig, bestemd om aan een motorrijtuig of aan een trekker te worden gekoppeld;
 - „oplegger”: een aanhangwagen welke geen vooras heeft en op zodanige wijze aan de trekker of het motorrijtuig wordt gekoppeld dat een belangrijk deel van zijn eigen gewicht en van het gewicht van zijn lading door de trekker of het motorrijtuig wordt gedragen;
- c) „bestuurder”: iedere persoon die het voertuig bestuurt, zelfs gedurende een korte periode, of die zich in het voertuig bevindt is om het, als onderdeel van zijn verplichtingen, zonodig te kunnen besturen;
- d) „onderbreking”: elke periode waarin de bestuurder niet mag rijden en ook geen andere werkzaamheden mag verrichten en die uitsluitend dient om te rusten;
- e) „andere werkzaamheden”: alle activiteiten die worden gedefinieerd als arbeidstijd in artikel 3, onder a), van Richtlijn 2002/15/EG, behalve „rijden”, met inbegrip van alle werkzaamheden voor dezelfde of voor een andere werkgever in of buiten de vervoerssector;
- f) „rust”: iedere ononderbroken periode waarin een bestuurder vrijelijk over zijn tijd kan beschikken;
- g) „dagelijkse rusttijd”: de dagelijkse periode waarin een bestuurder vrijelijk over zijn tijd kan beschikken, en die een „normale dagelijkse rusttijd” en een „verkorte dagelijkse rusttijd” omvat:
- „normale dagelijkse rusttijd”: een periode van rust van ten minste elf uur. De normale dagelijkse rusttijd kan ook worden opgesplitst in twee perioden, waarvan de eerste ten minste drie ononderbroken uren bedraagt en de tweede ten minste negen ononderbroken uren bedraagt;
 - „verkorte dagelijkse rusttijd”: een periode van rust van ten minste negen uur doch minder dan elf uur;
- h) „wekelijkse rusttijd”: een wekelijkse periode waarin een bestuurder vrijelijk over zijn tijd kan beschikken, en die een „normale wekelijkse rusttijd” en een „verkorte wekelijkse rusttijd” omvat:
- „normale wekelijkse rusttijd”: een periode van rust van ten minste 45 uur;

▼B

- „verkorte wekelijkse rusttijd”: een periode van rust van minder dan 45 uur die, onder de voorwaarden van artikel 8, lid 6, kan worden bekort tot minimaal 24 achtereenvolgende uren;
- i) „week”: de periode tussen 00.00 uur op maandag en 24.00 uur op zondag;
- j) „rijtijd”: de duur van de rijactiviteit zoals geregistreerd:
 - automatisch of semi-automatisch door het controleapparaat zoals bepaald in bijlage I en I B van Verordening (EEG) nr. 3821/85; of
 - op manuele wijze zoals vereist door artikel 16, lid 2 van Verordening (EEG) nr. 3821/85;
- k) „dagelijkse rijtijd”: de totale bij elkaar opgetelde rijtijd tussen het einde van de ene dagelijkse rusttijd en het begin van de volgende dagelijkse rusttijd of tussen een dagelijkse en een wekelijkse rusttijd;
- l) „wekelijkse rijtijd”: de totale bij elkaar opgetelde rijtijd gedurende een week;
- m) „toegestane maximummassa”: de hoogst toegestane totaal­massa van een voertuig, het laadvermogen daaronder begrepen;

▼M4

- n) “geregeld personenvervoer”: “geregeld vervoer” en “bijzondere vorm van geregeld vervoer” zoals gedefinieerd in artikel 2, respectievelijk punt 2 en punt 3, van Verordening (EG) nr. 1073/2009 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾, hetzij binnenlands, hetzij internationaal;
- n bis) “ongeregeld personenvervoer”: “ongeregeld vervoer” zoals gedefinieerd in artikel 2, punt 4, van Verordening (EG) nr. 1073/2009, hetzij binnenlands, hetzij internationaal;

▼B

- o) „meervoudige bemanning”: een situatie waarin er zich tijdens elke rijperiode tussen twee opeenvolgende dagelijkse rusttijden of tussen een dagelijkse rusttijd en een wekelijkse rusttijd ten minste twee bestuurders in het voertuig bevinden om het te besturen. Bij meervoudige bemanning is de aanwezigheid van een andere bestuurder of andere bestuurders gedurende het eerste uur facultatief, maar gedurende de resterende periode verplicht;
- p) „vervoersonderneming”: een natuurlijke persoon, een rechtspersoon, een vereniging of een groep mensen zonder rechtspersoonlijkheid, met of zonder winstoogmerk, of een officiële instantie, met eigen rechtspersoonlijkheid of afhankelijk van een autoriteit met een rechtspersoonlijkheid, die zich bezighoudt met wegvervoer voor rekening van derden of voor eigen rekening;
- q) „rijperiode”: de bij elkaar opgetelde rijtijd vanaf het ogenblik dat een bestuurder begint te rijden na een rusttijd of een onderbreking, totdat hij een rusttijd neemt of een onderbreking neemt. Een rijperiode kan al dan niet onderbroken worden;

⁽¹⁾ Verordening (EG) nr. 1073/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de internationale markt voor touringcar- en autobusdiensten en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 (PB L 300 van 14.11.2009, blz. 88).

▼ M3

- r) „niet-commercieel vervoer”: elk ander vervoer over de weg dan vervoer voor rekening van derden of voor eigen rekening, waarvoor geen directe of indirecte vergoeding wordt ontvangen en dat geen directe of indirecte inkomsten genereert voor de bestuurder van het voertuig of voor anderen en geen verband houdt met een beroeps- of handelsactiviteit.

▼ B

HOOFDSTUK II

BEMANNING, RIJTIJDEN, ONDERBREKINGEN EN RUSTTIJDEN*Artikel 5*

1. De minimumleeftijd van conducteurs wordt vastgesteld op 18 jaar.
2. De minimumleeftijd van bestuurders wordt vastgesteld op 18 jaar. Lidstaten mogen echter de minimumleeftijd voor bestuurders verlagen tot 16 jaar, op voorwaarde dat:
 - a) het wegvervoer plaatsvindt binnen een lidstaat en binnen een straal van 50 km rondom de standplaats van het voertuig, met inbegrip van het grondgebied van de gemeenten waarvan het centrum binnen deze straal ligt;
 - b) de verlaging geschiedt met het oog op de beroepsopleiding; en
 - c) dit plaatsvindt conform de nationale arbeidswetgeving van de betreffende lidstaat.

Artikel 6

1. De dagelijkse rijtijd mag niet meer bedragen dan negen uur.
De dagelijkse rijtijd mag echter worden verlengd tot ten hoogste tien uur, doch niet meer dan twee keer in een week.
2. De wekelijkse rijtijd mag niet meer bedragen dan 56 uur, waarbij de maximale wekelijkse arbeidstijd als gedefinieerd in Richtlijn 2002/15/EG niet mag worden overschreden.
3. De totale bij elkaar opgetelde rijtijd gedurende twee opeenvolgende weken mag niet meer bedragen dan 90 uur.
4. De dagelijkse en wekelijkse rijtijd omvat alle rijtijd binnen het grondgebied van de Gemeenschap of van een derde land.

▼ M3

5. De bestuurder registreert als „andere werkzaamheden” alle tijd besteed volgens de omschrijving in artikel 4, onder e), en alle tijd die hij heeft besteed aan het besturen van een voertuig voor commerciële activiteiten die buiten de werkingssfeer van deze verordening vallen, en registreert alle perioden van „beschikbaarheid” volgens de definitie van artikel 3, onder b), van Richtlijn 2002/15/EG overeenkomstig artikel 34, lid 5, onder b), punt iii), van Verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en van de Raad ⁽¹⁾. Deze

⁽¹⁾ Verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en van de Raad van 4 februari 2014 betreffende tachografen in het wegvervoer, tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende het controleapparaat in het wegvervoer en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (PB L 60 van 28.2.2014, blz. 1).

▼ M3

registratie gebeurt manueel op een registratieblad of een afdruk of door gebruik van handmatige invoerfaciliteiten op het controleapparaat.

▼ B*Artikel 7*

Na een rijperiode van vier en een half uur neemt de bestuurder een aaneengesloten onderbreking van ten minste vijfenveertig minuten, tenzij hij een rusttijd neemt.

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.

▼ M3

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

▼ M4

Voor een bestuurder in het ongeregeld personenvervoer kan de in de eerste alinea bedoelde onderbreking ook worden vervangen door twee onderbrekingen van ten minste 15 minuten elk, verdeeld over de in de eerste alinea bedoelde rijperiode, op een wijze die voldoet aan de bepalingen van de eerste alinea.

▼ B*Artikel 8*

1. Een bestuurder moet dagelijkse en wekelijkse rusttijden nemen.
2. Binnen elke periode van 24 uur na het einde van de voorafgaande dagelijkse of wekelijkse rusttijd moet een bestuurder een nieuwe dagelijkse rusttijd genomen hebben.

Indien het gedeelte van de dagelijkse rusttijd dat binnen die periode van 24 uur valt ten minste negen doch niet meer dan elf uur bedraagt, wordt deze dagelijkse rusttijd als een verkorte dagelijkse rusttijd aangemerkt.

▼ M4

2 bis. Mits de verkeersveiligheid en de arbeidsomstandigheden van de bestuurder niet in gevaar worden gebracht, mag een bestuurder die eenmalig ongeregeld personenvervoer met een duur van ten minste zes opeenvolgende perioden van 24 uur verricht, afwijken van lid 2, eerste alinea, door de dagelijkse rusttijd één keer te nemen binnen maximaal 25 uur na het einde van de vorige dagelijkse of wekelijkse rusttijd, op voorwaarde dat de totale bij elkaar opgetelde rijtijd voor die dag niet meer dan 7 uur bedraagt. Onder dezelfde voorwaarden mag die afwijking twee keer worden gebruikt voor eenmalig ongeregeld personenvervoer met een duur van ten minste acht opeenvolgende perioden van 24 uur. Het gebruik van die afwijking laat de maximale arbeidstijd uit hoofde van het toepasselijke recht onverlet.

▼ B

3. Een dagelijkse rusttijd mag worden verlengd tot een normale wekelijkse rusttijd of een verkorte wekelijkse rusttijd.

▼ B

4. Een bestuurder mag tussen twee wekelijkse rusttijden ten hoogste drie keer een verkorte dagelijkse rusttijd hebben.

5. In afwijking van lid 2 geldt dat een bestuurder die deel uitmaakt van een meervoudige bemanning, een nieuwe dagelijkse rusttijd van ten minste 9 uur moet hebben genomen binnen 30 uur na het einde van een dagelijkse of wekelijkse rusttijd.

▼ M3

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

- a) twee normale wekelijkse rusttijden, of
- b) één normale wekelijkse rusttijd en één verkorte wekelijkse rusttijd van ten minste 24 uur.

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

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

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

▼ M1

6 bis. ► **M4** In afwijking van lid 6 mag een bestuurder die eenmalig ongeregeld personenvervoer verricht, de wekelijkse rusttijd voor maximaal twaalf opeenvolgende perioden van 24 uur na een vorige normale wekelijkse rusttijd uitstellen, mits: ◀

▼ M4

▼ M1

- b) de bestuurder na gebruikmaking van de afwijking:
 - i) hetzij twee normale wekelijkse rusttijden neemt,
 - ii) hetzij één normale wekelijkse rusttijd en één verkorte wekelijkse rusttijd van ten minste 24 uur. De verkorting moet evenwel worden gecompenseerd door een equivalente ononderbroken periode van rust die voor het einde van de derde week na het einde van de afwijkende periode moet worden genomen;
- c) na 1 januari 2014 het betreffende voertuig is uitgerust met controleapparatuur die voldoet aan de eisen die worden genoemd in bijlage I B bij Verordening (EEG) nr. 3821/85, en

▼ M1

- d) na 1 januari 2014 het betreffende voertuig, indien de rit wordt afgelegd tussen 22.00 en 6.00 uur, dubbel bemand is, of de in artikel 7 bedoelde rijperiode beperkt is tot drie uur.

De Commissie volgt nauwlettend welk gebruik van deze afwijking wordt gemaakt om ervoor te zorgen dat de zeer strikte voorwaarden inzake verkeersveiligheid in acht worden genomen, in het bijzonder door te controleren dat de totale bij elkaar opgetelde rijtijd gedurende de periode die onder de afwijking valt, niet buitensporig is. Uiterlijk op 4 december 2012 stelt de Commissie een verslag op waarin de gevolgen van de afwijking voor de verkeersveiligheid alsmede de sociale aspecten ervan worden geëvalueerd. Als de Commissie dit aangewezen acht, doet zij een voorstel tot desbetreffende wijziging van deze verordening.

▼ M4

De Commissie onderzoekt de opties voor digitalisering van het in artikel 16, lid 4, bedoelde reisblad in de context van bredere digitaliseringsinspanningen in de wegvervoerssector.

▼ M3

6 ter. Iedere reductie van wekelijkse rusttijden wordt gecompenseerd door een equivalente periode van rust die voor het einde van de derde week na de betrokken week en bloc moet worden genomen.

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

▼ B

7. Rust die wordt genomen ter compensatie van een verkorte wekelijkse rusttijd moet aansluitend op een andere rusttijd van ten minste negen uur worden genomen.

▼ M3

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

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

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

▼ M3

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

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

▼ B

9. Een wekelijkse rusttijd die in twee weken valt, mag in één van beide weken geteld worden, maar niet in beide.

▼ M3

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

Artikel 8 bis

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

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

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

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

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

▼ M3

Overeenkomstig artikel 39, lid 2, onder c), van Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾ moedigen de lidstaten het aanleggen van parkeergelegenheid voor het commerciële wegverkeer aan.

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

▼ B*Artikel 9***▼ M3**

1. In afwijking van artikel 8 mag, wanneer een bestuurder een voertuig begeleidt dat per veerboot of trein wordt vervoerd, en op voorwaarde dat hij een normale dagelijkse rusttijd of een verkorte wekelijkse rusttijd neemt, die rusttijd hooguit tweemaal worden onderbroken door andere activiteiten die samen niet langer dan één uur duren. Tijdens die normale dagelijkse rusttijd of verkorte wekelijkse rusttijd moet de bestuurder kunnen beschikken over een slaapcabine, bed of slaapbank.

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

- a) de geplande reis ten minste 8 uur zal duren, en
 - b) de bestuurder toegang heeft tot een slaapcabine op de veerboot of de trein.
2. Tijd besteed om te reizen naar een plaats om controle te nemen over een voertuig dat onder het toepassingsgebied van deze verordening valt, of om terug te keren van deze plaats, wanneer het voertuig zich niet in de woonplaats van de bestuurder of in de exploitatievestiging van de werkgever waaraan de bestuurder normalerwijze verbonden is, bevindt, wordt niet geteld als rust of een onderbreking, tenzij de bestuurder reist met een veerboot of trein en een bed of slaapcabine ter beschikking heeft.

▼ B

3. Tijd besteed door een bestuurder om met een voertuig dat buiten het toepassingsgebied van deze verordening valt, te rijden naar of van een voertuig dat onder het toepassingsgebied van deze verordening valt en zich niet in de woonplaats van de bestuurder of in de exploitatievestiging van de werkgever waaraan de bestuurder normalerwijze verbonden is, bevindt, wordt geteld als „andere werkzaamheden”.

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

▼ M3*Artikel 9 bis*

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

▼ B

HOOFDSTUK III

AANSPRAKELIJKHEID VAN DE VERVOERSONDERNEMING

*Artikel 10***▼ M3**

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

▼ B

2. De vervoersonderneming organiseert het werk van de bestuurders zoals bedoeld in lid 1 zodanig dat deze Verordening (EEG) nr. 3821/85 en hoofdstuk II van deze verordening kunnen naleven. De vervoersonderneming instrueert de bestuurder naar behoren, en zij controleert daartoe regelmatig of het bepaalde in Verordening (EEG) nr. 3821/85 en in hoofdstuk II van de onderhavige verordening wordt nageleefd.

3. De vervoersonderneming is aansprakelijk voor inbreuken van de bestuurders van de onderneming, ook wanneer die inbreuken zijn begaan op het grondgebied van een andere lidstaat of van een derde land.

Onverminderd het recht van de lidstaten om de vervoersondernemingen volledig aansprakelijk te stellen, kunnen de lidstaten die aansprakelijkheid laten afhangen van de vraag of de onderneming een inbreuk tegen de leden 1 en 2 heeft begaan. De lidstaten mogen alle bewijsstukken in overweging nemen die kunnen staven dat de vervoersonderneming redelijkerwijs niet aansprakelijk kan worden gesteld voor de begane inbreuk.

4. Ondernemingen, expediteurs, bevrachters, touroperators, hoofd- en onderaannemers en uitleenbedrijven voor bestuurders zorgen ervoor dat contractueel overeengekomen tijdschema's voor het vervoer aan deze verordening voldoen.

5. a) Een vervoersonderneming die gebruikmaakt van voertuigen die zijn uitgerust met een controleapparaat dat in overeenstemming is met bijlage I B van Verordening (EEG) nr. 3821/85 en die onder het toepassingsgebied en de bepalingen van deze verordening vallen:

▼B

- i) zorgt ervoor dat alle relevante gegevens zo vaak als is voorgeschreven door de lidstaat, van de voertuigunit en de bestuurderskaart worden overgebracht. Tevens brengt de vervoersonderneming de relevante gegevens frequenter over om ervoor te zorgen dat alle door of voor die onderneming verrichte activiteiten worden overgebracht;
 - ii) zorgt ervoor dat alle gegevens die van de voertuigunit en de bestuurderskaart worden overgebracht gedurende ten minste twaalf maanden vanaf de registratie ervan worden bewaard en op verzoek van de met controle belaste ambtenaar in de vestigingen van de onderneming rechtstreeks of op afstand toegankelijk zijn;
- b) in dit lid heeft „overbrengen” de betekenis die daaraan wordt toegekend in Verordening (EEG) nr. 3821/85, bijlage I B, hoofdstuk I, onder s);
- c) de uiterste termijn waarbinnen de relevante gegevens ingevolge alinea a), onder i), moeten worden overgebracht, kan door de Commissie worden vastgesteld volgens de raadplegingsprocedure van artikel 24, lid 2.

HOOFDSTUK IV

UITZONDERINGEN

Artikel 11

Elke lidstaat kan voor wegvervoer dat geheel op zijn grondgebied plaatsvindt langere minimumonderbrekingen en -rusttijden of kortere maximumrijtijd opleggen dan die welke zijn vastgelegd in de artikelen 6 tot en met 9. In dergelijk geval houdt de lidstaat rekening met de toepasselijke collectieve of andere overeenkomsten tussen de sociale partners. Deze verordening blijft evenwel van toepassing op bestuurders die deelnemen aan internationale vervoersactiviteiten.

Artikel 12

Mits de verkeersveiligheid niet in gevaar komt en teneinde een geschikte stopplaats te kunnen bereiken, mag de bestuurder afwijken van de artikelen 6 tot en met 9, voorzover zulks nodig is om de veiligheid van personen, van het voertuig of van zijn lading te waarborgen. De bestuurder moet uiterlijk bij aankomst op een geschikte stopplaats aard en reden van een dergelijke afwijking met de hand aantekenen op het registratieblad of op een afdruk van zijn controleapparaat of in het dienstrooster.

▼M3

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

▼ M3

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

De bestuurder moet uiterlijk bij aankomst op de bestemming of op de geschikte stopplaats de reden van een dergelijke afwijking met de hand aantekenen op het registratieblad of op een afdruk van zijn controleapparaat of in het dienstrooster.

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

▼ B*Artikel 13*

1. Mits geen afbreuk wordt gedaan aan de doelstellingen van artikel 1, mag elke lidstaat voor zijn eigen grondgebied of, met instemming van de betrokken staat, voor het grondgebied van een andere lidstaat uitzonderingen toestaan op de artikelen 5 tot en met 9, en deze uitzonderingen laten hangen van bijzondere voorwaarden, voor vervoer dat wordt verricht met:

- a) voertuigen van, of zonder bestuurder gehuurd door, de overheid voor wegvervoer dat de particuliere vervoersondernemingen niet beconcurrereert;
- b) voertuigen voor goederenvervoer van, of zonder bestuurder gehuurd door landbouw-, tuinbouw-, bosbouw-, veeteelt of visserijbedrijven die in het kader van hun eigen bedrijvigheid worden gebruikt voor ritten binnen een straal van 100 km rond de vestigingsplaats van het bedrijf;
- c) land- en bosbouwtrekkers die worden gebruikt voor land- of bosbouwwerkzaamheden, binnen een straal van 100 km rond de vestigingsplaats van het bedrijf dat deze voertuigen bezit, huurt of leest;

▼ M2

- d) voertuigen of combinaties van voertuigen met een toegestane maximummassa 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 ⁽¹⁾ voor het bezorgen van goederen in het kader van de universele dienst.

⁽¹⁾ PB L 15 van 21.1.1998, blz. 14.

▼ B

Deze voertuigen mogen alleen binnen een straal van ►**M2** 100 km ◀ rond de vestigingsplaats van het bedrijf worden gebruikt en op voorwaarde dat dit vervoer niet de hoofdactiviteit van de bestuurder is;

▼ M3

- e) voertuigen die uitsluitend worden gebruikt op eilanden of regio's die geïsoleerd zijn van de rest van het nationale grondgebied met een oppervlakte van maximaal 2 300 km² en die niet met de rest van het nationale grondgebied zijn verbonden door een brug, een wad of een tunnel, geschikt voor het verkeer van motorvoertuigen, en die niet grenzen aan een andere lidstaat;

▼ B

- f) voor goederenvervoer gebruikte voertuigen, binnen een straal van ►**M2** 100 km ◀ rond de vestigingsplaats van het bedrijf, die worden aangedreven met aardgas of LPG of elektriciteit, met een toegestane maximummassa, met inbegrip van de massa van de aanhangwagens of opleggers, van niet meer dan 7,5 ton;
- g) voertuigen die worden gebruikt voor autorijlessen en -examens met het oog op het verkrijgen van een rijbewijs of een getuigschrift van vakbekwaamheid, op voorwaarde dat deze voertuigen niet worden gebruikt voor het commerciële vervoer van goederen of personen;

▼ C1

- h) voertuigen die worden gebruikt in verband met de rioleringsdienst, diensten ter bescherming tegen overstromingen, diensten met betrekking tot de water-, gas- of elektriciteitsvoorziening, onderhoud van en toezicht op wegen, de deur-aan-deurophaaldienst voor huishoudelijk afval en de verwijdering ervan, diensten van telegrafie en telefonie, radio- en televisie-uitzendingen, evenals voor de opsporing van zend- of ontvangstapparatuur voor radio en televisie;

▼ B

- i) voertuigen met 10 tot 17 zitplaatsen die uitsluitend worden gebruikt voor niet-commercieel personenvervoer;
- j) speciaal voor het vervoer van circus- of kermismateriaal uitgeruste voertuigen;
- k) speciaal uitgeruste voertuigen voor mobiele projecten, die in stilstand voornamelijk als educatieve inrichting bedoeld zijn;

▼ C2

- l) voertuigen voor het ophalen van melk op boerderijen en/of voor het terugbrengen van melkbussen of zuivelproducten voor de veevoeding naar boerderijen;

▼ B

- m) speciaal voor geld- en/of waardetransporten uitgeruste voertuigen;
- n) voertuigen gebruikt voor het vervoer van niet voor menselijke consumptie bestemde geslachte dieren of slachtafval;

▼ B

- o) voertuigen die uitsluitend gebruikt worden op wegen binnen hub-faciliteiten, zoals havens, intermodale overslagcentra en spoorweg-terminals;
- p) voertuigen die voor het vervoer van levende dieren van de boerderijen naar de plaatselijke markten en omgekeerd of van de markten naar de plaatselijke slachthuizen gebruikt worden binnen een straal van ten hoogste ►M2 100 km ◀;

▼ M3

- q) voertuigen of samenstellen van voertuigen die bouwmachines vervoeren voor een bouwbedrijf binnen een straal van 100 km rond de vestigingsplaats van de onderneming, op voorwaarde dat het besturen van de voertuigen niet de hoofdactiviteit van de bestuurder is;
- r) voertuigen die worden gebruikt voor de levering van stortklaar beton.

▼ B

2. De lidstaten stellen de Commissie in kennis van de uitzonderingen die zij uit hoofde van lid 1 hebben toegestaan en de Commissie brengt deze ter kennis van de andere lidstaten.

3. Op voorwaarde dat geen afbreuk wordt gedaan aan de doelstellingen van artikel 1 en de bestuurders voldoende worden beschermd, kan een lidstaat na goedkeuring door de Commissie voor voertuigen die worden gebruikt in van tevoren afgebakende gebieden met een bevolkingsdichtheid van minder dan vijf inwoners per vierkante kilometer op zijn grondgebied in de volgende gevallen beperkte uitzonderingen op deze verordening toestaan:

- voor nationale geregelde diensten van personenvervoer waarvan de dienstregelingen door de autoriteiten zijn bevestigd, uitzonderingen wat betreft de onderbrekingen, en
- voor binnenlandse goederenvervoersactiviteiten over de weg voor eigen rekening of voor rekening van derden die geen gevolgen hebben voor de interne markt en die nodig zijn om bepaalde sectoren van de industrie op het grondgebied in stand te houden en waarvoor de uitzonderingsbepalingen van deze verordening een straal van maximaal 100 km voorschrijven.

Het wegvervoer waarop deze uitzonderingen van toepassing zijn, kan, uitsluitend om de rit te beginnen of te beëindigen, een rit omvatten naar een gebied met een bevolkingsdichtheid van vijf of meer inwoners per vierkante kilometer. De aard en omvang van dergelijke maatregelen dienen proportioneel te zijn.

Artikel 14

1. Mits geen afbreuk wordt gedaan aan de doelstellingen van artikel 1, kunnen lidstaten, na machtiging door de Commissie, uitzonderingen toestaan op de toepassing van de artikelen 6 tot en met 9 van deze verordening op onder uitzonderlijke omstandigheden verrichte vervoersactiviteiten.

▼ M3

2. In dringende gevallen kunnen de lidstaten onder uitzonderlijke omstandigheden voor een periode van ten hoogste 30 dagen een tijdelijke uitzondering toestaan, die naar behoren wordt gemotiveerd en onmiddellijk ter kennis van de Commissie wordt gebracht. De Commissie maakt deze informatie onmiddellijk bekend op een openbare website.

▼B

3. De Commissie brengt elke krachtens dit artikel verleende uitzondering ter kennis van de andere lidstaten.

▼M3*Artikel 15*

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

▼B

HOOFDSTUK V

CONTROLEPROCEDURES EN SANCTIES

Artikel 16

1. Indien er in het voertuig geen controleapparaat is geïnstalleerd overeenkomstig Verordening (EEG) nr. 3821/85, zijn de bepalingen in de leden 2 en 3 van dit artikel van toepassing op:

- a) geregelde diensten van nationaal personenvervoer; en
- b) geregelde diensten van internationaal personenvervoer, indien het begin- en het eindpunt van de lijn zich bevinden binnen een afstand van 50 km hemelsbreed van een grens tussen twee lidstaten, en indien het traject niet langer is dan 100 km.

2. De vervoersonderneming stelt een dienstregeling en een dienstrooster op, die voor iedere bestuurder de naam, de standplaats alsmede het vooraf vastgestelde rooster moeten bevatten van de verschillende rijperiodes, de andere werkzaamheden, de onderbrekingen en de beschikbaarheid.

Iedere bestuurder die een in lid 1 bedoelde dienst onderhoudt, moet een uittreksel uit het dienstrooster en een afschrift van de dienstregeling bij zich hebben.

3. Het dienstrooster moet:

- a) alle in lid 2 genoemde gegevens bevatten voor een periode die minimaal de vorige 28 dagen beslaat; deze gegevens moeten met regelmatige tussenpozen, die niet langer mogen zijn dan één maand, worden bijgewerkt;
- b) worden ondertekend door het hoofd van de vervoersonderneming of diens gevolmachtigde; en
- c) na afloop van de betrokken periode gedurende één jaar worden bewaard door de vervoersonderneming. De vervoersonderneming verstrekt de betrokken bestuurders op verzoek een uittreksel uit het rooster; en
- d) op verzoek van een met controle belaste ambtenaar worden getoond en overhandigd.

▼M4

4. Voor controles langs de weg moet de bestuurder, totdat een digitaal reisblad beschikbaar is, het gebruik van de afwijkingen uit hoofde van artikel 7, derde alinea, en artikel 8, leden 2 bis en 6 bis, kunnen rechtvaardigen door:

▼ **M4**

- a) aan boord een ingevuld reisblad te hebben met de informatie die vereist is overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1073/2009; het is de verantwoordelijkheid van de vervoersonderneming om de bestuurder voorafgaand aan elke reis uit te rusten met ingevulde reisbladen, en
- b) aan boord papieren of elektronische kopieën te hebben van dergelijke reisbladen die informatie bevatten over de voorafgaande 28 dagen en, vanaf 31 december 2024, de voorafgaande 56 dagen.

De verplichting in punt b) van de eerste alinea vervalt ten laatste wanneer het voertuig gebruikmaakt van een tachograaf waarmee het in lid 5 bedoelde type personenvervoer kan worden geregistreerd.

Voor binnenlands personenvervoer kan gebruik worden gemaakt van het reisblad voor internationaal personenvervoer, waarbij wordt aangegeven dat het voor binnenlands personenvervoer wordt gebruikt. De Commissie kan een uitvoeringshandeling vaststellen waarbij het model van het reisblad voor binnenlands personenvervoer wordt vastgesteld om de controles op de naleving indien passend te vereenvoudigen. Die uitvoeringshandeling wordt volgens de in artikel 24, lid 2 bis, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

Uiterlijk op 31 december 2026 beoordeelt de Commissie de opties voor digitalisering van het reisblad voor bestuurders die ongeregeld personenvervoer verrichten in termen van haalbaarheid, kosteneffectiviteit en het effect ervan op de afdwingbaarheid en de arbeidsomstandigheden van de bestuurders, en dient zij indien passend bij het Europees Parlement en de Raad een wetgevingsvoorstel in met betrekking tot die digitalisering.

Die beoordeling omvat de ontwikkeling van een digitaal reisblad met de vereiste informatie overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1073/2009, zodat die informatie vóór het begin van de reis elektronisch kan worden geregistreerd in een meertalige interface waartoe de ondernemers toegang hebben. Daartoe kan de Commissie ook de mogelijkheid onderzoeken om een of meer nieuwe modules te ontwikkelen voor het Informatiesysteem interne markt, dat werd ingesteld bij Verordening (EU) nr. 1024/2012 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾.

5. Om een uniforme toepassing en handhaving van artikel 7, derde alinea, en artikel 8, leden 2 bis en 6 bis, te waarborgen, stelt de Commissie bij de eerstvolgende herziening van Uitvoeringsverordening (EU) 2016/799 van de Commissie ⁽²⁾, of bij de vervanging ervan door een andere uitvoeringshandeling, en uiterlijk op 23 november 2025, uitvoeringshandelingen vast waarbij passende technische specificaties worden vastgesteld die de registratie en opslag in de tachograaf van gegevens over het type personenvervoer, namelijk geregeld of ongeregeld personenvervoer, mogelijk maken. De toepassingsdatum van die uitvoeringshandelingen wordt na raadpleging van de betrokken belanghebbenden vastgesteld. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 24, lid 2 bis, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

⁽¹⁾ Verordening (EU) nr. 1024/2012 van het Europees Parlement en de Raad van 25 oktober 2012 betreffende de administratieve samenwerking via het Informatiesysteem interne markt en tot intrekking van Beschikking 2008/49/EG van de Commissie ("de IMI-verordening") (PB L 316 van 14.11.2012, blz. 1).

⁽²⁾ Uitvoeringsverordening (EU) 2016/799 van de Commissie van 18 maart 2016 tot uitvoering van Verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van de eisen voor de constructie, het testen, de installatie, de bediening en de reparatie van tachografen en hun onderdelen (PB L 139 van 26.5.2016, blz. 1).

▼B*Artikel 17*

1. Lidstaten moeten aan de hand van het standaardschema zoals beschreven in Beschikking 93/173/EEG ⁽¹⁾ aan de Commissie de nodige inlichtingen verstrekken zodat zij in staat wordt gesteld om de twee jaar een verslag op te stellen over de toepassing van deze verordening en van Verordening (EEG) nr. 3821/85 en over de ontwikkelingen op de betrokken gebieden.
2. De Commissie moet deze inlichtingen uiterlijk op 30 september van het jaar na afloop van de betrokken tweejarige periode ontvangen.
3. In dit verslag wordt aangegeven in welke mate van de uitzonderingsbepalingen in artikel 13 gebruik is gemaakt.
4. De Commissie legt dit verslag binnen dertien maanden na afloop van de betrokken tweejarige periode voor aan het Europees Parlement en de Raad.

▼M4*Artikel 17 bis*

Uiterlijk op 31 december 2028 stelt de Commissie een verslag op waarin de gevolgen worden beoordeeld van de bepalingen van deze verordening die verband houden met de sector van het ongeregeld personenvervoer wat betreft de verkeersveiligheid en de sociale aspecten, met name de arbeidsomstandigheden van de bestuurders. De Commissie zendt dat verslag toe aan het Europees Parlement en aan de Raad. Indien zij dat passend acht, dient de Commissie wetgevingsvoorstellen ter zake in.

▼B*Artikel 18*

De lidstaten stellen de nodige maatregelen voor de uitvoering van deze verordening vast.

*Artikel 19***▼M3**

1. De lidstaten stellen regelgeving vast inzake sancties voor inbreuken op deze verordening en op Verordening (EU) nr. 165/2014 en nemen alle maatregelen die noodzakelijk zijn voor de uitvoering ervan. Die sancties dienen doeltreffend en in verhouding met de ernst van de inbreuken te zijn, zoals vermeld in bijlage III bij Richtlijn 2006/22/EG van het Europees Parlement en de Raad ⁽²⁾, evenals een afschrikkende werking te hebben en niet-discriminerend te zijn. Geen enkele inbreuk op deze verordening en op Verordening (EU) nr. 165/2014 mag aan meer dan één sanctie of procedure onderworpen worden. De lidstaten stellen de Commissie in kennis van deze regels en maatregelen, samen met de op nationaal niveau gekozen methode en criteria voor de beoordeling van de evenredigheid. De lidstaten delen eventuele latere wijzigingen die van invloed zijn op de bepalingen onmiddellijk mee. De Commissie stelt de lidstaten in kennis van deze regels en maatregelen en van eventuele wijzigingen daarvan. De Commissie zorgt

⁽¹⁾ PB L 72 van 25.3.1993, blz. 33.

⁽²⁾ Richtlijn 2006/22/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 inzake minimumvoorwaarden voor de uitvoering van de Verordeningen (EG) nr. 561/2006 en (EU) nr. 165/2014 en van Richtlijn 2002/15/EG betreffende voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer en tot intrekking van Richtlijn 88/599/EEG van de Raad (PB L 102 van 11.4.2006, blz. 35).

▼ M3

ervoor dat deze informatie in alle officiële talen van de Unie wordt bekendgemaakt op een speciale openbare website met gedetailleerde informatie over dergelijke sancties die van toepassing zijn in de lidstaten van de Unie.

▼ M4

2. De lidstaten zorgen ervoor dat de bevoegde autoriteiten een sanctie kunnen opleggen aan een onderneming en/of bestuurder voor een inbreuk op deze verordening of op Verordening (EU) nr. 165/2014 die zij op hun grondgebied vaststellen en waarvoor nog geen sanctie is opgelegd, ook wanneer die inbreuk is begaan op het grondgebied van een andere lidstaat of van een derde land.

▼ B

Wanneer een inbreuk wordt vastgesteld:

- die niet is begaan op het grondgebied van de betrokken lidstaat, en
- die is begaan door een onderneming die in een andere lidstaat of een derde land is gevestigd, of door een bestuurder wiens plaats van tewerkstelling zich aldaar bevindt,

kan een lidstaat, bij wijze van uitzondering, tot 1 januari 2009, in plaats van een sanctie op te leggen, de feiten aangaande de inbreuk ter kennis brengen van de bevoegde instantie van de lidstaat of het derde land waar de onderneming gevestigd is of waar zich de plaats van tewerkstelling van de bestuurder bevindt.

3. Wanneer een lidstaat voor een bepaalde inbreuk een procedure instelt of een sanctie oplegt, verstrekt hij de bestuurder een schriftelijk bewijs daarvan.

4. De lidstaten zien erop toe dat er een systeem van evenredige sancties, waaronder eventueel financiële sancties, van kracht is voor inbreuken op deze verordening of Verordening (EEG) nr. 3821/85 door ondernemingen, of door de daarbij betrokken afzenders expediteurs, bevrachters, touroperators, hoofd- en onderaannemers en uitzendbureaus voor chauffeurs.

Artikel 20

1. De bestuurder moet alle bewijzen die een lidstaat met betrekking tot sancties of het instellen van een procedure heeft verstrekt, bewaren totdat dezelfde inbreuk op deze verordening niet langer tot een tweede procedure of sanctie uit hoofde van de verordening kan leiden.

2. De bestuurder legt de in lid 1 bedoelde bewijzen op verzoek over.

3. Een bestuurder die in dienst is bij of ter beschikking gesteld wordt van meer dan één vervoersonderneming, moet elke onderneming de informatie verschaffen die deze nodig heeft om te voldoen aan hoofdstuk II.

Artikel 21

In die gevallen dat een lidstaat oordeelt dat er zich een inbreuk op deze verordening stelt die de verkeersveiligheid op manifieste wijze in gevaar brengt, machtigt zij de bevoegde autoriteiten het betrokken voertuig stil te leggen tot het ogenblik waarop een einde is gemaakt aan de oorzaak van de inbreuk. Een lidstaat kan de bestuurder verplichten een dagelijkse rusttijd te nemen. Een lidstaat kan tevens in voorkomend geval de

▼ B

vergunning van een onderneming intrekken, schorsen of beperken als die onderneming in de betrokken lidstaat is gevestigd, of het rijbewijs van een bestuurder intrekken, schorsen of beperken. De Commissie, handelend volgens artikel 24, lid 2, ontwikkelt richtsnoeren ter bevordering van een geharmoniseerde toepassing van dit artikel.

*Artikel 22***▼ M3**

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

▼ B

2. De bevoegde autoriteiten van de lidstaten doen elkaar geregeld alle beschikbare informatie toekomen over:

- a) inbreuken op de bepalingen in hoofdstuk II door niet-ingezetenen en de sancties die zij voor deze inbreuken op hen hebben toegepast;
- b) sancties die een lidstaat voor in andere lidstaten gemaakte inbreuken op zijn ingezetenen heeft toegepast;

▼ M3

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

▼ B

3. De lidstaten doen geregeld relevante informatie over de nationale interpretatie en toepassing van deze verordening toekomen aan de Commissie, die deze informatie in elektronische vorm ter beschikking zal stellen van de andere lidstaten.

▼ M3

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

3 ter. Wederzijdse administratieve samenwerking en bijstand zijn kosteloos.

▼ B

4. De Commissie faciliteert de dialoog tussen de lidstaten onderling inzake de nationale interpretatie en toepassing van deze verordening door middel van het comité bedoeld in artikel 24, lid 1.

Artikel 23

De Gemeenschap opent onderhandelingen met derde landen wanneer dit nodig is voor de toepassing van deze verordening.

▼ M3*Artikel 23 bis*

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

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

▼ M3

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

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

4. Vóór de vaststelling van een gedelegeerde handeling raadpleegt de Commissie de door elke lidstaat aangewezen deskundigen overeenkomstig de beginselen die zijn neergelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven ⁽¹⁾.

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

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

▼ B*Artikel 24*

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité ingesteld bij artikel 18, lid 1, van Verordening (EEG) nr. 3821/85.

▼ M3

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

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

▼ B

3. Het comité stelt zijn reglement van orde vast.

Artikel 25

1. Op verzoek van een lidstaat of op eigen initiatief:

a) onderzoekt de Commissie gevallen waar zich verschillen voordoen in de toepassing en handhaving van de verordening, met name wat betreft rijtijden, onderbrekingen en rusttijden;

⁽¹⁾ PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1

⁽²⁾ Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).

▼B

- b) licht de Commissie de verordening toe, teneinde een uniforme aanpak te bevorderen.

▼M3

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

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

▼B

HOOFDSTUK VI
SLOTBEPALINGEN

Artikel 26

Verordening (EEG) nr. 3821/85 wordt als volgt gewijzigd:

- 1) Artikel 2 wordt vervangen door:

„Artikel 2

Voor de toepassing van deze verordening zijn de in artikel 4 van 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 en tot wijziging van de Verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad (*) gegeven definities van toepassing.

(*) PB L 102 van 11.4.2006, blz. 1.”

- 2) In artikel 3 worden de leden 1, 2 en 3 vervangen door:

„1. Het controleapparaat moet geïnstalleerd zijn en gebruikt worden in voertuigen die in een lidstaat zijn ingeschreven en die bestemd zijn voor het wegvervoer van personen of van goederen, met uitzondering van de in artikel 3 van Verordening (EG) nr. 561/2006 bedoelde voertuigen. Voertuigen bedoeld in artikel 16, lid 1 van Verordening (EG) nr. 561/2006 en voertuigen die vrijgesteld waren van de toepassing van Verordening (EEG) nr. 3820/85, maar niet langer vrijgesteld zijn krachtens Verordening (EG) nr. 561/2006, dienen uiterlijk op 31 december 2007 aan dit voorschrift te voldoen.

2. De lidstaten mogen de in artikel 13, leden 1 en 3, van Verordening (EG) nr. 561/2006 bedoelde voertuigen vrijstellen van toepassing van deze verordening.

3. De lidstaten kunnen, na goedkeuring door de Commissie, voertuigen die gebruikt worden voor de in artikel 14 van Verordening (EG) nr. 561/2006 bedoelde vervoersactiviteiten, vrijstellen van de toepassing van deze verordening.”

- 3) In artikel 14 wordt lid 2 vervangen door:

▼B

„2. De onderneming moet de registratiebladen en afdrukken, indien er afdrukken zijn gemaakt om aan artikel 15, lid 1, te voldoen, ten minste één jaar na het gebruik in chronologische volgorde en leesbare vorm bewaren; de onderneming verstrekt de betrokken bestuurders op hun verzoek een kopie. De onderneming verstrekt de betrokken bestuurders op hun verzoek ook een kopie van de overgebrachte gegevens van de bestuurderskaart en papieren afdrukken daarvan. De registratiebladen, afdrukken en overgebrachte gegevens moeten op verzoek van de met de controle belaste ambtenaren worden overgelegd of overhandigd.”.

4) In artikel 15 worden de volgende wijzigingen aangebracht

— aan lid 1 wordt de volgende alinea toegevoegd:

„Wanneer een bestuurderskaart is beschadigd, gebrekkig werkt of niet in het bezit van de bestuurder is, maakt de bestuurder:

- a) aan het begin van zijn rit een afdruk van de gegevens van het door hem bestuurde voertuig, waarop hij vermeldt:
 - i) gegevens waardoor hij kan worden geïdentificeerd (naam, nummer van zijn bestuurderskaart of rijbewijs), voorzien van zijn handtekening;
 - ii) de in lid 3, tweede streepje, onder b), c) en d), aangegeven tijdgroepen;
- b) aan het eind van zijn rit een afdruk van de gegevens over de perioden die zijn geregistreerd door het controleapparaat en vermeldt hij alle perioden die aan andere werkzaamheden, beschikbaarheid en rust zijn besteed na de afdruk aan het begin van de rit, indien deze niet door de tachograaf zijn geregistreerd, en vermeldt de bestuurder in dat document gegevens die zijn identificatie mogelijk maken (naam, nummer van zijn bestuurderskaart of rijbewijs), voorzien van zijn handtekening.”;

— in lid 2 wordt de tweede alinea vervangen door:



„Wanneer de bestuurder niet bij het voertuig is en daardoor het apparaat waarmee het voertuig is uitgerust, niet kan bedienen, moeten de in lid 3, tweede streepje, onder b), c) en d), aangegeven tijdgroepen:

- a) wanneer het voertuig is uitgerust met een aan bijlage I beantwoordend controleapparaat, met de hand, door automatische registratie of anderszins, leesbaar op het registratieblad worden opgetekend zonder dat dit wordt bevuild; of
- b) wanneer het voertuig is uitgerust met een aan bijlage I B beantwoordend controleapparaat, op de bestuurderskaart worden geregistreerd met behulp van de voorziening voor handmatige invoer waarmee het controleapparaat is uitgerust.

Indien het voertuig dat met een aan bijlage I B beantwoordend controleapparaat is uitgerust, door meer dan één bestuurder wordt bemand, zorgt elke bestuurder ervoor dat zijn bestuurderskaart in de juiste lezer in de tachograaf is ingebracht.”;

— lid 3, onder b) en c), wordt vervangen door:

▼B

- „b) onder „andere werkzaamheden” wordt verstaan elke andere activiteit, als gedefinieerd in artikel 3, onder a), van 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 (*), behalve rijden, alsmede alle werkzaamheden voor dezelfde of een andere werkgever in of buiten de vervoerssector; andere werkzaamheden moeten onder het teken  worden geregistreerd;
- c) „beschikbaarheid” als gedefinieerd in artikel 3, onder b), van Richtlijn 2002/15/EG moet onder dit teken  worden geregistreerd.

(*) PB L 80 van 23.3.2002, blz. 35.”;

— lid 4 wordt geschrapt;

— lid 7 wordt vervangen door:

„7 a) Wanneer de bestuurder rijdt met een voertuig dat is uitgerust met een aan bijlage I beantwoordend controleapparaat, moet hij op verzoek van de met de controle belaste ambtenaren het volgende kunnen tonen:

- i) de registratiebladen van de lopende week en die welke de bestuurder de voorafgaande vijftien dagen heeft gebruikt,
- ii) de bestuurderskaart, indien hij houder is van een dergelijke kaart, en
- iii) alle handmatig opgetekende gegevens en afdrukken van de lopende week zelf en van de voorafgaande 15 dagen, zoals vereist uit hoofde van deze verordening en Verordening (EG) nr. 561/2006.

Echter na 1 januari 2008 bestrijken de onder i) en iii) bedoelde perioden de dag zelf en de voorafgaande 28 dagen.

b) Wanneer de bestuurder rijdt met een voertuig dat is uitgerust met een aan bijlage I B beantwoordend controleapparaat, moet hij op verzoek van de met controle belaste ambtenaren het volgende kunnen tonen:

- i) de bestuurderskaart waarvan hij houder is,
- ii) alle handmatig geregistreerde gegevens en afdrukken van de week zelf en van de voorafgaande 15 dagen, zoals vereist uit hoofde van deze verordening en Verordening (EG) nr. 561/2006, en
- iii) de registratiebladen voor dezelfde periode als die welke onder ii) is bedoeld en waarin hij heeft gereden met een voertuig dat is uitgerust met een aan bijlage I beantwoordend controleapparaat.

Echter na 1 januari 2008 bestrijken de onder ii) bedoelde perioden evenwel de dag zelf en de voorafgaande 28 dagen.

c) Een met de controle belaste ambtenaar met inspectiebevoegdheid kan de naleving van Verordening (EG) nr. 561/2006 controleren door onderzoek van de registratiebladen, de getoonde of afgedrukte gegevens die door het controleapparaat of de bestuurderskaart zijn geregistreerd of, bij ontbreken daarvan, door analyse van elk ander bewijsdocument aan de hand waarvan de niet-naleving van een bepaling zoals deze neergelegd in artikel 16, leden 2 en 3, kan worden gerechtvaardigd.”.

▼B*Artikel 27*

Verordening (EG) nr. 2135/98 wordt als volgt gewijzigd:

1) Artikel 2, lid 1, onder a), wordt vervangen door:

„1. a) Vanaf de twintigste dag volgend op de publicatie van 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 en tot wijziging van Verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad (*) moeten voertuigen die voor het eerst in het verkeer worden gebracht uitgerust zijn met een controleapparaat dat voldoet aan de voorschriften van bijlage I B bij Verordening (EEG) nr. 3821/85.

(*) PB L 102 van 11.4.2006, blz. 1”

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

„2. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om de bestuurderskaarten uiterlijk op de twintigste dag volgend op de publicatie van Verordening (EG) nr. 561/2006 te kunnen afgeven.”.

Artikel 28

Verordening (EEG) nr. 3820/85 wordt ingetrokken en vervangen door deze verordening.

Niettemin blijft artikel 5, leden 1, 2 en 4 van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van toepassing tot de in artikel 15, lid 1, van Richtlijn 2003/59/EG vermelde data.

Artikel 29

Deze verordening treedt in werking op 11 april 2007, met uitzondering van artikel 10, lid 5, artikel 26, leden 3 en 4, en artikel 27, die in werking treden op 1 mei 2006.

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