



2017/0122(COD)

27.2.2018

AMENDEMENTEN

43 - 235

Ontwerpverslag **Wim van de Camp**

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

Voorstel voor een verordening
(COM(2017)0277 – C8-0167/2017 – 2017/0122(COD))

Amendement 43

Karima Delli, Keith Taylor, Bas Eickhout

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. 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. ***Maatregelen om de sociale regelgeving te verbeteren, moeten zijn afgestemd op de uitgebreide strategie van de Commissie voor een concurrerend vervoerssysteem, met name voor wat betreft de doelstelling die is opgenomen in het Witboek over vervoer uit 2011, waarin werd opgeroepen tot een verschuiving tegen 2030 van 30 % van het goederenvervoer via de weg over afstanden van meer dan 300 km naar multimodaal vervoer en tegen 2050 van meer dan 50 %.***

Or. en

Amendement 44

Lucy Anderson, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Karoline Graswander-Hainz, Kathleen Van Brempt, Jens Nilsson, Nicola Caputo, Michael Detjen, Ismail Ertug, Isabella De Monte, Hugues Bayet, Theresa Griffin, Miltiadis Kyrkos

Voorstel voor een verordening

Overweging 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

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. 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.

(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 en een breed gelijk speelveld te waarborgen in Europa**. 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.

Or. en

Amendement 45 **Inés Ayala Sender**

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, sociaal verantwoordelijke **en niet-discriminerende** 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.

Or. es

Amendement 46
Claudia Tapardel

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. 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.

Or. en

Amendement 47
Nicola Caputo

Voorstel voor een verordening
Overweging 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(1 bis) Het is in het belang van de verkeersveiligheid en de handhaving dat alle bestuurders zich volledig bewust zijn van de regels op het gebied van rij- en rusttijden en de beschikbaarheid van rustfaciliteiten. Het is derhalve passend voor de lidstaten om richtsnoeren op te stellen die deze verordening op een duidelijke en eenvoudige manier weergeven, nuttige informatie geven over parkeer- en rustfaciliteiten en het belang van vermoeidheidsbestrijding benadrukken.

Motivering

De regels betreffende rij- en rusttijden kunnen gecompliceerd zijn. Daarom is het belangrijk dat alle regels en het doel ervan volledig worden begrepen door alle betrokken partijen. Vermoeidheid van de bestuurder is van invloed op de verkeersveiligheid en daarom moeten bestuurders weten waar zich geschikte rustfaciliteiten bevinden.

Amendement 48

Keith Taylor, Karima Delli, Bas Eickhout

**Voorstel voor een verordening
Overweging 1 bis (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(1 bis) Overwegende dat de voorzitter van de Europese Commissie, Jean-Claude Juncker, de te verwachten oprichting van een Europese arbeidsinspectie heeft vermeld in zijn Staat van de Unie 2017.

Amendement 49

Peter Kouroumbashev, Asim Ademov, Georgi Pirinski, Angel Dzhambazki, Emil Radev, Filiz Hyusmenova, István Ujhelyi, Nedzhmi Ali

**Voorstel voor een verordening
Overweging 2**

Door de Commissie voorgestelde tekst

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 van het bestaande rechtskader aan het licht gekomen.
Onduidelijke en ongeschikte regels voor de wekelijkse rusttijd, rustfaciliteiten en onderbrekingen bij een meervoudige

(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.

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).

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).

Or. en

Amendement 50 **Dominique Riquet**

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

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 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.

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

De maximumrijtijd per dag, per week en per periode van twee opeenvolgende weken zoals vastgesteld in Verordening (EG) nr. 561/2006 vormt daarentegen een doeltreffende bijdrage aan de verbetering van de sociale omstandigheden van bestuurders en aan de verkeersveiligheid in het algemeen. Deze maximumrijtijd moet dus gehandhaafd blijven en de naleving ervan moet worden gewaarborgd.

⁹ Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, tot wijziging van Verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad (PB L 102 van 11.4.2006, blz. 1).

⁹ Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, tot wijziging van Verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad (PB L 102 van 11.4.2006, blz. 1).

Or. fr

Amendement 51

Claudia Tapardel

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

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 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).

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 *of naar een andere, door de bestuurder gekozen locatie*, leiden tot uiteenlopende interpretaties en handhavingspraktijken *of misbruik door de handhavingsinstanties* 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).

Or. en

Amendement 52

Inés Ayala Sender

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.

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 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).

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, *evenals de fragmentatie van de interne Europese vervoersruimte*, 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).

Or. es

Amendement 53

Roberts Zile, Kosma Złotowski, Tomasz Piotr Poręba, Evžen Tošenovský, Angel Dzhambazki, Richard Sulík, Ryszard Antoni Legutko

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

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 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).

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).

Or. en

Motivering

Bestuurders moeten de vrijheid hebben om te kiezen waar ze hun rust nemen, aangezien dit hun privéleven betreft. Het is gelet op het vrij vrije verkeer van personen in de EU evenmin mogelijk om de keuze van een persoon voor de locatie waar diegene zijn of haar vrije tijd doorbrengt, te reguleren of te beperken.

Amendement 54 **Marie-Christine Arnautu**

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

Amendement

(2) Bij de evaluatie 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

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).

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).

Or. fr

Amendement 55

Renaud Muselier, Franck Proust, Elisabeth Morin-Chartier, Geoffroy Didier, Anne Sander, Jérôme Lavrilleux

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.

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 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).

Onduidelijke en ongeschikte regels voor 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).

Or. fr

Amendement 56

Georges Bach

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

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 van het bestaande rechtskader aan het licht gekomen. Onduidelijke en ongeschikte regels voor rustfaciliteiten en onderbrekingen bij een meervoudige bemanning en het gebrek aan regels inzake de terugkeer van bestuurders

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).

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).

Or. en

Amendement 57 **Merja Kyllönen**

Voorstel voor een verordening **Overweging 2 bis (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(2 bis) Het is wenselijk en in het belang van een duidelijke en doeltreffende handhaving dat vervoersondernemingen zich volledig bewust zijn van hun verantwoordelijkheden betreffende aansprakelijkheid op grond van artikel 10 van Verordening (EG) nr. 561/2006. De lidstaten moeten voor de betrokkenen in de branche duidelijke richtsnoeren uiteenzetten en uitvaardigen waarin de verantwoordelijkheidsketen wordt uitgelegd voor schendingen van de regels betreffende rijtijden, onderbrekingen en rusttijden, met name voor wat betreft de rol van expediteurs, bevrachters, touroperators, hoofd- en onderaannemers

en uitleenbedrijven voor bestuurders op grond van artikel 10, lid 4.

Or. en

Motivering

Het kan moeilijk zijn om vast te stellen wie verantwoordelijk is voor schendingen en het is belangrijk dat ondernemingen zich bewust zijn van hun verantwoordelijkheid. In de lidstaten verschilt de aanpak over hoe de controle instanties de naleving van de regels door elk van de betrokken actoren controleren.

Amendement 58
Merja Kyllönen

Voorstel voor een verordening
Overweging 2 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Or. en

Motivering

De veiligheidscultuur van de werkgever kan de naleving van bestaande EU-wetgeving ondersteunen en de veiligheid verbeteren door verder te gaan dan de wettelijke vereisten, met name bij de bestrijding van de belangrijkste risico's, zoals vermoeidheid. Het bevordert

tevens een proactieve aanpak van de veiligheid die is gebaseerd op gegevens. Dit is al vanzelfsprekend in ander vervoerssectoren, zoals de luchtvaart.

Amendement 59
Inés Ayala Sender

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 gebruik van controle-instrumenten en onvoldoende administratieve samenwerking tussen de lidstaten, ***waardoor de fragmentatie van de Europese interne markt toeneemt.***

Or. es

Amendement 60
Dieter-Lebrecht Koch

Voorstel voor een verordening
Overweging 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(3 bis) Het aantal ondernemingen in het goederenvervoer over de weg dat zowel nationaal als internationaal met voertuigen met een toegestane maximummassa van 2,8 tot 3,5 ton actief is, is duidelijk toegenomen. Om concurrentievervalsingen en sociaal ongelijke normen te voorkomen en tegelijkertijd de verkeersveiligheid te verbeteren, moeten ook de bestuurders

van deze voertuigen zich aan de rij- en rusttijden houden.

Or. de

Amendement 61
Nicola Caputo

Voorstel voor een verordening
Overweging 4 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Or. en

Motivering

De veiligheidscultuur van de werkgever kan de naleving van bestaande EU-wetgeving ondersteunen en de veiligheid verbeteren door verder te gaan dan de wettelijke vereisten, met name bij de bestrijding van de belangrijkste risico's, zoals vermoeidheid. Het bevordert tevens een proactieve aanpak van de veiligheid die is gebaseerd op gegevens. Dit is al vanzelfsprekend in ander vervoerssectoren, zoals de luchtvaart.

Amendement 62
Cláudia Monteiro de Aguiar

Voorstel voor een verordening
Overweging 4 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(4 bis) Teneinde in heel Europa een gelijk speelveld te waarborgen op het gebied van wegvervoer, moet deze verordening van toepassing zijn op alle voertuigen die betrokken zijn bij internationaal vervoer, met uitzondering van lichte bedrijfsvoertuigen. De Commissie moet een verslag indienen met specifieke gegevens over het gebruik van lichte bedrijfsvoertuigen in internationaal vervoer, waarin ook rekening wordt gehouden met hun impact op grensoverschrijdend vervoer.

Or. pt

Motivering

Volgens de effectbeoordeling van de Commissie zijn lichte bedrijfsvoertuigen slechts goed voor 3,2 % van de afgelegde kilometers in het internationaal vervoer. De Commissie wordt daarom verzocht om een diagnostisch verslag op te stellen over het gebruik van lichte bedrijfsvoertuigen voordat actie wordt ondernomen om deze in lijn te brengen met deze verordening.

Amendement 63
Andor Deli, Ádám Kósa

Voorstel voor een verordening
Overweging 4 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

concurrentievermogen van de Europese Unie te behouden of zelfs te vergroten.

Or. en

Amendement 64

Renaud Muselier, Franck Proust, Elisabeth Morin-Chartier, Anne Sander, Geoffroy Didier, Jérôme Lavrilleux

Voorstel voor een verordening

Overweging 4 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(4 bis) De maximumrijtijd per dag, per week en per periode van twee opeenvolgende weken zoals vastgesteld in Verordening (EG) nr. 561/2006 vormt een duidelijke bijdrage aan de verbetering van de sociale omstandigheden van bestuurders en aan de verkeersveiligheid in het algemeen. Deze maximumrijtijd moet daarom worden gehandhaafd en nageleefd.

Or. fr

Amendement 65

Henna Virkkunen

Voorstel voor een verordening

Overweging 4 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(4 bis) Het merendeel van de ondernemingen die voertuigen exploiteren met een toegestane maximummassa van ten hoogste 3,5 ton, zijn kleine en middelgrote ondernemingen. Het zou een onnodige belasting zijn die voor aanzienlijke belemmeringen zou zorgen als deze marktdeelnemers de toepassingen van deze verordening moeten toepassen.

Amendement 66
Keith Taylor, Karima Delli, Bas Eickhout

Voorstel voor een verordening
Overweging 4 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(4 bis) Teneinde de eerlijke mededinging in de sector, de arbeidsomstandigheden van bestuurders en de verkeersveiligheid te verbeteren, moet het toepassingsgebied van deze verordening tevens het gebruik van voertuigen omvatten voor het vervoer van goederen vanaf een toegestane maximummassa van 2,4 ton.

Or. en

Amendement 67
Dominique Riquet

Voorstel voor een verordening
Overweging 4 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(4 bis) Teneinde op Europese schaal de verkeersveiligheid en gezonde en eerlijke concurrentie te waarborgen, is deze verordening van toepassing op alle gemotoriseerde voertuigen die namens anderen vervoersactiviteiten uitvoeren.

Or. fr

Motivering

Verruiming van het toepassingsgebied om met name lichte bedrijfsvoertuigen erin op te nemen.

Amendement 68
Francisco Assis

Voorstel voor een verordening
Overweging 4 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(4 bis) Teneinde een gelijk speelveld te waarborgen in heel Europa, moet deze verordening van toepassing zijn op alle voertuigen met een toegestane maximummassa van meer dan 2,5 ton die betrokken zijn bij internationaal vervoer.

Or. pt

Amendement 69

Renaud Muselier, Franck Proust, Elisabeth Morin-Chartier, Anne Sander, Geoffroy Didier, Jérôme Lavrilleux

Voorstel voor een verordening
Overweging 4 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(4 ter) Teneinde op Europese schaal de verkeersveiligheid, de instandhouding van het milieu en gezonde en eerlijke concurrentie te waarborgen, is deze verordening van toepassing op alle gemotoriseerde voertuigen die activiteiten in verband met internationaal vervoer en/of cabotage uitvoeren.

Or. fr

Motivering

Deze overweging heeft tot doel het toepassingsgebied van deze verordening uit te breiden naar alle gemotoriseerde voertuigen, inclusief voertuigen van minder dan 3,5 ton.

Amendement 70

Keith Taylor, Karima Delli, Bas Eickhout

Voorstel voor een verordening
Overweging 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

(5) Het bestaande voorschrift inzake onderbrekingen bleek ongeschikt en onpraktisch te zijn voor bestuurders die in ploegen rijden. Daarom ***is het passend het voorschrift inzake de registratie van onderbrekingen aan te passen aan de specifieke aard van vervoer dat wordt verricht door bestuurders die in ploegen rijden.***

Amendement

(5) Het bestaande voorschrift inzake onderbrekingen bleek ongeschikt en onpraktisch te zijn voor bestuurders die in ploegen rijden. Daarom ***mogen bestuurders, in overeenstemming met het arrest van het Europees Hof van Justitie van 20 december 2017^{1 bis}, hun rusttijd niet doorbrengen in een bestuurderscabine terwijl het voertuig wordt bestuurd door een andere bestuurder.***

^{1 bis} Arrest in zaak C-102/16, *Vaditrans BVBA tegen Belgische Staat.*

Or. en

Amendement 71
Daniela Aiuto, Rosa D'Amato

Voorstel voor een verordening
Overweging 5 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(5 bis) Teneinde de veiligheid te vergroten en doeltreffendere en adequatere controles uit te voeren, moet, onder andere door middel van geschikte faciliterende regelingen, het gebruik van digitale instrumenten die identificatie van de bestuurder mogelijk maken en interoperabel zijn met slimme tachografen, worden gestimuleerd.

Or. it

Amendement 72

Claudia Schmidt

**Voorstel voor een verordening
Overweging 5 bis (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(5 bis) Goederenvervoer verschilt sterk van personenvervoer. Bestuurders van touringcars staan in nauw contact met hun passagiers en moeten in staat zijn flexibele pauzes in te lassen zonder de rijtijd te verlengen of de rusttijden en pauzes te verkorten.

Or. de

**Amendement 73
Georges Bach**

**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.

Or. en

**Amendement 74
Gesine Meissner, Jozo Radoš**

**Voorstel voor een verordening
Overweging 5 bis (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(5 bis) Passagiersvervoer verschilt fundamenteel van vrachtvervoer. Bestuurders van bussen hebben nauw contact met hun passagiers en moeten hun onderbrekingen flexibeler kunnen inplannen, maar zonder dat de rijtijden langer worden of de rusttijden en onderbrekingen korter.

Or. en

Amendement 75

Isabella De Monte, Nicola Caputo, David-Maria Sassoli

**Voorstel voor een verordening
Overweging 5 bis (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(5 bis) Het is derhalve van essentieel belang dat de kosten voor het aanleggen en onderhouden van verschillende soorten speciale parkeerplekken waar bestuurders kunnen rusten in hun voertuig op tolwegen, de tarieven voor tolwegen niet verhogen.

Or. en

Amendement 76

Isabella De Monte, Nicola Caputo, David-Maria Sassoli

**Voorstel voor een verordening
Overweging 5 ter (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(5 ter) Goederenvervoer en passagiersvervoer zijn twee wezenlijk verschillende manieren van vervoer met verschillende prerogatieven. Bestuurders van touringcars en bussen moeten derhalve flexibeler zijn in het inplannen

van onderbrekingen, mits deze flexibiliteit geen invloed heeft op de rij- en rusttijden.

Or. en

Amendement 77
Inés Ayala Sender

Voorstel voor een verordening
Overweging 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

(6) Bestuurders die betrokken zijn bij internationaal langeafstandsvervoer, zijn lange tijd weg van huis. Door de huidige voorschriften inzake de wekelijkse rusttijd worden die perioden onnodig verlengd. Het is dus wenselijk om de bepaling inzake de wekelijkse rusttijd zodanig aan te passen dat het voor bestuurders gemakkelijker is om in overeenstemming met de regels te rijden en toch de normale wekelijkse rusttijd thuis te nemen, en dat zij volledig worden gecompenseerd voor alle verkorte wekelijkse rusttijden. Ook moet worden bepaald dat ondernemers de werkzaamheden zodanig moeten plannen dat de bestuurders niet buitensporig lang van huis weg zijn.

Amendement

(6) Bestuurders die betrokken zijn bij internationaal langeafstandsvervoer, zijn lange tijd weg van huis. Door de huidige voorschriften inzake de wekelijkse rusttijd worden die perioden onnodig verlengd. Het is dus wenselijk om de bepaling inzake de wekelijkse rusttijd zodanig aan te passen dat het voor bestuurders gemakkelijker is om in overeenstemming met de regels te rijden en toch de normale wekelijkse rusttijd thuis 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. ***Als onderdeel van de EU-steun aan multimodaal vervoer, moeten derhalve duidelijke en passende bepalingen met betrekking tot rusttijden en onderbrekingen worden vastgesteld voor wegvervoersactiviteiten binnen de Gemeenschap, waaronder vervoer per veerboot of per trein voor een deel van het traject.***

Or. en

Amendement 78
Renaud Muselier, Franck Proust, Elisabeth Morin-Chartier, Anne Sander, Geoffroy Didier, Jérôme Lavrilleux

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. ***Opdat de bestuurders niet buitensporig lang van huis weg zijn, moet worden bepaald dat ondernemers de werkzaamheden zodanig moeten plannen dat de bestuurders in behoorlijke omstandigheden kunnen leven dankzij de toekenning van vergoedingen of premies die volstaan om een passend verblijf te kunnen betalen. De ondernemers moeten zich er bovendien van vergewissen dat ze minstens om de twee weken de terugkeer van hun bestuurders naar huis of naar een andere locatie naar keuze regelen. Het is absoluut noodzakelijk dat de terugrit niet wordt meegerekend in de rusttijden en dat de keuze van de bestuurder om zijn rusttijd door te brengen op een andere locatie dan zijn woonplaats op geen enkele manier een rechtsgrond vormt voor een onderneming om te besparen op de kosten voor de terugkeer of op de vervoerskostenvergoeding van de bestuurder.***

Or. fr

Amendement 79
Marie-Christine Arnautu

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***

Amendement

(6) Bestuurders die betrokken zijn bij internationaal langeafstandsvervoer, zijn lange tijd weg van huis. ***Vanwege het***

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.

huidige gebrek aan veilige parkeerterreinen en adequate rustfaciliteiten moet ervoor worden gezorgd dat ondernemers de werkzaamheden zodanig plannen dat de bestuurders niet buitensporig lang van huis weg zijn en dat bestuurders geregeld naar huis kunnen terugkeren.

Or. fr

Amendement 80 **Georges Bach**

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. *Vanwege het huidige gebrek aan veilige parkeerterreinen en adequate rustfaciliteiten moeten* ondernemers de werkzaamheden zodanig plannen dat de bestuurders niet buitensporig lang van huis weg zijn *en dat bestuurders regelmatig terug naar huis kunnen keren.*

Or. en

Amendement 81
Daniela Aiuto, Rosa D'Amato

Voorstel voor een verordening
Overweging 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

(6) Bestuurders die betrokken zijn bij internationaal langeafstandsvervoer, zijn lange tijd weg van huis. Door de huidige voorschriften inzake de wekelijkse rusttijd worden die perioden onnodig verlengd. Het is dus wenselijk om de bepaling inzake de wekelijkse rusttijd zodanig aan te passen dat het voor bestuurders gemakkelijker is om in overeenstemming met de regels te rijden en toch de normale wekelijkse rusttijd thuis te nemen, en dat zij volledig worden gecompenseerd voor alle verkorte wekelijkse rusttijden. Ook moet worden bepaald dat ondernemers de werkzaamheden zodanig moeten plannen dat de bestuurders niet buitensporig lang van huis weg zijn.

Amendement

(6) Bestuurders die betrokken zijn bij internationaal langeafstandsvervoer, zijn lange tijd weg van huis. Door de huidige voorschriften inzake de wekelijkse rusttijd worden die perioden onnodig verlengd. Het is dus wenselijk om de bepaling inzake de wekelijkse rusttijd zodanig aan te passen dat het voor bestuurders gemakkelijker is om in overeenstemming met de regels te rijden en toch de normale wekelijkse rusttijd thuis te nemen, en dat zij volledig worden gecompenseerd voor alle verkorte wekelijkse rusttijden. Ook moet worden bepaald dat ondernemers de werkzaamheden zodanig moeten plannen dat de bestuurders niet buitensporig lang van huis weg zijn. ***Wanneer een bestuurder ervoor kiest zijn rust thuis te nemen, moet de vervoersonderneming de bestuurder de middelen verstrekken om terug te keren naar huis.***

Or. it

Amendement 82
Elżbieta Katarzyna Łukacijewska

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

Amendement

(6) Bestuurders die betrokken zijn bij internationaal langeafstandsvervoer, zijn lange tijd weg van huis. Door de huidige voorschriften inzake de wekelijkse rusttijd worden die perioden onnodig verlengd. Het is dus wenselijk om de bepaling inzake de

wekelijkse rusttijd zodanig aan te passen dat het voor bestuurders gemakkelijker is om in overeenstemming met de regels te rijden en toch de normale wekelijkse rusttijd thuis 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.

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 *hun woonplaats* weg zijn. **Bestuurders moeten het recht hebben om te kiezen waar en hoe ze hun rusttijd nemen.**

Or. en

Amendement 83

Roberts Zile, Kosma Złotowski, Tomasz Piotr Poręba, Evžen Tošenovský, Angel Dzhambazki, Richard Sulík, Ryszard Antoni Legutko

Voorstel voor een verordening Overweging 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

(6) Bestuurders die betrokken zijn bij internationaal langeafstandsvervoer, zijn lange tijd weg van huis. Door de huidige voorschriften inzake de wekelijkse rusttijd worden die perioden onnodig verlengd. Het is dus wenselijk om de bepaling inzake de wekelijkse rusttijd zodanig aan te passen dat het voor bestuurders gemakkelijker is om in overeenstemming met de regels te rijden en toch de normale wekelijkse rusttijd thuis te nemen, en dat zij volledig worden gecompenseerd voor alle verkorte wekelijkse rusttijden. Ook moet worden bepaald dat ondernemers de werkzaamheden zodanig moeten plannen dat de bestuurders niet buitensporig lang van huis weg zijn.

Amendement

(6) Bestuurders die betrokken zijn bij internationaal langeafstandsvervoer, zijn lange tijd weg van huis. Door de huidige voorschriften inzake de wekelijkse rusttijd worden die perioden onnodig verlengd. Het is dus wenselijk om de bepaling inzake de wekelijkse rusttijd zodanig aan te passen dat het voor bestuurders gemakkelijker is om in overeenstemming met de regels te rijden en toch de normale wekelijkse rusttijd thuis 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. **Bestuurders moeten kunnen kiezen hoe en waar zij hun rusttijd nemen.**

Or. en

Motivering

Bestuurders moeten de vrijheid hebben om te kiezen waar ze hun rust nemen, aangezien dit hun privéleven betreft. Het is gelet op het vrij vrije verkeer van personen in de EU evenmin mogelijk om de keuze van een persoon voor de locatie waar diegene zijn of haar vrije tijd doorbrengt, te reguleren of te beperken.

Amendement 84

Lucy Anderson, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Karoline Graswander-Hainz, Kathleen Van Brempt, Jens Nilsson, Nicola Caputo, Michael Detjen, Ismail Ertug, Isabella De Monte, Hugues Bayet, Theresa Griffin

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. ***Teneinde veilige en fatsoenlijke arbeidsomstandigheden te waarborgen, is*** het noodzakelijk om de bepaling inzake de wekelijkse rusttijd aan te passen ***zodat*** het voor bestuurders gemakkelijker is om in overeenstemming met de regels te rijden en toch de normale wekelijkse rusttijd thuis te nemen, ***terwijl*** 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, ***en gewaarborgd dat bestuurders zowel de mogelijkheid als de middelen worden geboden om regelmatig terug te keren naar huis.***

Or. en

Amendement 85

Claudia Tapardel

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 bepaling inzake de wekelijkse rusttijd zodanig aan te passen dat het voor bestuurders gemakkelijker is om in overeenstemming met de regels te rijden en toch de normale wekelijkse rusttijd thuis ***of op een bestemming naar hun keuze*** te nemen, en dat zij volledig worden gecompenseerd voor alle verkorte wekelijkse rusttijden. Ook moet worden bepaald dat ondernemers de werkzaamheden zodanig moeten plannen dat de bestuurders niet buitensporig lang van huis weg zijn.

Or. en

Amendement 86

Marian-Jean Marinescu, Andrey Novakov

**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

Amendement

(6) Bestuurders die betrokken zijn bij internationaal langeafstandsvervoer, zijn lange tijd weg van huis. Door de huidige voorschriften inzake de wekelijkse rusttijd worden die perioden onnodig verlengd. Het is dus wenselijk om de bepaling inzake de wekelijkse rusttijd zodanig aan te passen dat het voor bestuurders gemakkelijker is om in overeenstemming met de regels te rijden en toch volledig ***te*** 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.

dat de bestuurders niet buitensporig lang van huis weg zijn.

Or. en

Amendement 87
Maria Grapini

Voorstel voor een verordening
Overweging 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

(6) Bestuurders die betrokken zijn bij internationaal langeafstandsvervoer, zijn lange tijd weg van huis. Door de huidige voorschriften inzake de wekelijkse rusttijd worden die perioden onnodig verlengd. Het is dus wenselijk om de bepaling inzake de wekelijkse rusttijd zodanig aan te passen dat het voor bestuurders gemakkelijker is om in overeenstemming met de regels te rijden en toch de normale wekelijkse rusttijd thuis te nemen, en dat zij volledig worden gecompenseerd voor alle verkorte wekelijkse rusttijden. Ook moet worden bepaald dat ondernemers de werkzaamheden zodanig moeten plannen dat de bestuurders niet *buitensporig lang* van huis weg zijn.

Amendement

(6) Bestuurders die betrokken zijn bij internationaal langeafstandsvervoer, zijn lange tijd weg van huis. Door de huidige voorschriften inzake de wekelijkse rusttijd worden die perioden onnodig verlengd. Het is dus wenselijk om de bepaling inzake de wekelijkse rusttijd zodanig aan te passen dat het voor bestuurders gemakkelijker is om in overeenstemming met de regels te rijden en toch de normale wekelijkse rusttijd thuis 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 *langer dan 60 dagen* van huis weg zijn.

Or. ro

Amendement 88
Keith Taylor, Karima Delli, Bas Eickhout

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*

Amendement

(6) Bestuurders die betrokken zijn bij internationaal langeafstandsvervoer, zijn lange tijd weg van huis. *Vermoeidheid bij*

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.

bestuurders leidt vaak tot een verslechtering van de verkeersveiligheid en de veiligheid van de bestuurder, en daarom zijn er betrouwbare, eenvoudig te begrijpen en te handhaven regels noodzakelijk om het voor bestuurders gemakkelijker *te maken* 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.

Or. en

Amendement 89
Andor Deli, Ádám Kósa

Voorstel voor een verordening
Overweging 6 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(6 bis) Het is kenmerkend voor de vervoerssector om te rusten in de cabine. Een volledige scheiding van bestuurders en hun voertuig is vanuit het oogpunt van veiligheid en verzekeringen niet wenselijk.

Or. en

Amendement 90
Merja Kyllönen, Gesine Meissner, Henna Virkkunen

Voorstel voor een verordening
Overweging 6 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(6 bis) De technologische ontwikkeling maakt een gedifferentieerd gebruik mogelijk van het voertuig, zonder dat de volledige aandacht van de bestuurder is vereist voor het rijden.

Or. en

Amendement 91
Lars Adaktusson

Voorstel voor een verordening
Overweging 6 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(6 bis) De technologische ontwikkeling maakt een gedifferentieerd gebruik mogelijk van het voertuig, zonder dat de volledige aandacht van de bestuurder is vereist voor het rijden.

Or. en

Amendement 92
Marie-Christine Arnautu

Voorstel voor een verordening
Overweging 6 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(6 bis) De bestuurder zou in de meeste gevallen minstens één keer per week naar huis moeten kunnen terugkeren.

Or. fr

Amendement 93
Marie-Christine Arnautu

Voorstel voor een verordening

Overweging 6 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(6 ter) De normale wekelijkse rusttijd moet de regel blijven en de verkorte wekelijkse rusttijd de uitzondering. De verkorte wekelijkse rusttijden moeten beperkt blijven, in het bijzonder wanneer ze in de cabine worden genomen.

Or. fr

Amendement 94

Peter Kouroumbashev, Asim Ademov, Georgi Pirinski, Angel Dzhambazki, Emil Radev, Filiz Hyusmenova, István Ujhelyi, Nedzhmi Ali

Voorstel voor een verordening

Overweging 7

Door de Commissie voorgestelde tekst

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. 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.***

(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. ***Het is wenselijk om de bepaling inzake de wekelijkse rusttijd en wekelijkse rusttijden van meer dan 45 uur zodanig aan te passen dat het voor bestuurders gemakkelijker is om deze door te brengen in een geschikte rustplaats.***

Or. en

Amendement 95

Maria Grapini

Voorstel voor een verordening

Overweging 7

(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.

(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, ***zodanig dat er voldoende veilige en beveiligde parkeerterreinen en aansluitende verblijven zijn in elke lidstaat. Voordat deze maatregel kan worden ingevoerd, moet duidelijk zijn of er voldoende veilige en beveiligde parkeerterreinen zijn in elke lidstaat om te worden uitgevoerd. Daarom moet elke lidstaat verplicht worden om een actuele en duidelijke lijst op te stellen met de veilige en beveiligde parkeerterreinen op zijn grondgebied om zo te waarborgen dat de EU-regels toegepast kunnen worden door de wegvervoersector en het niet onmogelijk maken voor de sector om hieraan te voldoen.***

Or. ro

Motivering

Este necesara clarificarea faptului ca odihna saptamanala a soferilor profesioniști se poate efectua la bordul vehiculelor , pentru a se evita practice nationale protectioniste de aplicare a Regulamentului 561/2006 care au stabilit introducerea de sanctiuni drastice daca perioada de reapus saptamanal normal se efectueaza in cabina vehiculului. Restrictionarea efectuarii odihnei saptamanale normale in cabina va conduce la cresterea costurilor transportatorilor , atat cu cazarea cat si cu primele de asigurare pentru marfurile transportate , pentru perioadele in care acestea se vor afla in parcari nesecurizate ,avand in vedere numeroase cazuri de vandalism petrecute in ultimii ani,.

Amendement 96

Andor Deli, Ádám Kósa

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. ***Daarom is het, voordat slapen in het voertuig wordt verboden en bestuurders worden gedwongen de rusttijd door te brengen in een passend verblijf met geschikte slaafaciliteiten en sanitaire voorzieningen, van het grootste belang om een duidelijk beeld te krijgen van de bestaande faciliteiten.*** Het is daarom aangewezen ***een verslag op te stellen en op basis van de bevindingen daarvan een duidelijke routekaart en een duidelijk tijdsplan voor te stellen over hoe de bestaande problemen kunnen worden aangepakt en het aantal geschikte rustfaciliteiten voor bestuurders en beveiligde parkeerfaciliteiten op het TEN-V-netwerk kunnen worden uitgebreid.***

Or. en

Amendement 97

Lucy Anderson, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Karoline Graswander-Hainz, Kathleen Van Brempt, Nicola Caputo, Michael Detjen, Ismail Ertug, Isabella De Monte, Hugues Bayet, Theresa Griffin

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

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. 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.

dat bestuurders over een passend, **door de werkgever betaald privéverblijf** beschikken als zij hun wekelijkse rusttijd buitenshuis nemen.

Or. en

Amendement 98 **Inés Ayala Sender**

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. Het is daarom aangewezen dat voorschrift toe te lichten om te waarborgen dat bestuurders **beschikken** over een passend verblijf, **dat door het bedrijf wordt betaald**, als zij hun wekelijkse rusttijd buitenshuis nemen.

Or. es

Amendement 99 **Roberts Zile, Kosma Złotowski, Tomasz Piotr Poręba, Evžen Tošenovský, Angel Dzhambazki, Richard Sulík, Ryszard Antoni Legutko**

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**

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. Het is daarom aangewezen toe te

voorschrift toe te lichten om te waarborgen dat bestuurders over *een passend verblijf* beschikken *als zij hun wekelijkse rusttijd buitenshuis nemen*.

lichten *waar de wekelijkse rusttijd kan worden genomen* om te waarborgen dat bestuurders over *passende rustomstandigheden* beschikken.

Or. en

Amendement 100
Mark Demesmaecker, Helga Stevens

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. Het is daarom aangewezen dat voorschrift toe te lichten om te waarborgen dat bestuurders over een passend *en veilig* verblijf beschikken als zij hun wekelijkse rusttijd buitenshuis nemen.

Or. nl

Amendement 101
Martina Dlabajová, António Marinho e Pinto

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*

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. Het is daarom aangewezen dat voorschrift toe te lichten om te waarborgen

beschikken *als zij hun wekelijkse rusttijd buitenshuis nemen.*

dat bestuurders *buitenshuis* over *passende faciliteiten* beschikken.

Or. en

Amendement 102

Roberts Zile, Kosma Złotowski, Tomasz Piotr Poręba, Evžen Tošenovský, Angel Dzhambazki, Richard Sulík, Ryszard Antoni Legutko

Voorstel voor een verordening Overweging 7 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(7 bis) Passende rustfaciliteiten zijn van cruciaal belang om de arbeidsomstandigheden van bestuurders in de sector te verbeteren en de verkeersveiligheid op peil te houden. Aangezien rusten in de cabine kenmerkend is voor de vervoerssector en een volledige scheiding van bestuurders en hun voertuigen niet wenselijk is vanuit het oogpunt van veiligheid en verzekeringen, moeten bestuurders hun rust kunnen nemen in het voertuig, wanneer het voertuig is voorzien van passende slaapfaciliteiten. Als gevolg van het huidige tekort aan veilige en beveiligde parkeerterreinen op de Europese wegen, is het vereiste voor bestuurders om de wekelijkse rust van 45 uur buiten de cabine te nemen praktisch niet uitvoerbaar en daarom moet het vereiste uitsluitend worden toegepast nadat dit tekort is aangepakt en verholpen. De herziene TEN-V-richtsnoeren voorzien in de ontwikkeling van rustplaatsen langs snelwegen op ongeveer elke 100 km met parkeerplaatsen voor commerciële weggebruikers met een passend veiligheids- en beveiligingsniveau, en derhalve moeten de lidstaten worden aangemoedigd om de TEN-V-richtsnoeren ten uitvoer te leggen en

voldoende te investeren in veilige en op passende wijze aangepaste parkeerterreinen.

Or. en

Amendement 103
Rolandas Paksas

Voorstel voor een verordening
Overweging 7 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(7 bis) Speciale parkeerterreinen moeten voldoen aan de vereisten die erop van toepassing zijn. Deze vereisten moeten waarborgen dat alle faciliteiten die nodig zijn voor goede rustomstandigheden aanwezig zijn op deze terreinen. De vereisten betreffende het doorbrengen van rusttijden op geschikte locaties kunnen echter alleen worden uitgevoerd nadat is gewaarborgd dat er voldoende van dergelijke toegankelijke locaties zijn.

Or. It

Amendement 104
Inés Ayala Sender

Voorstel voor een verordening
Overweging 7 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(7 bis) De parkeergebieden die worden gereserveerd voor bestuurders zijn openbaar en veilig genoeg, zowel voor de vrachtwagens en lading als voor de bestuurders, die daarnaast toegang hebben tot behoorlijke hygiënische sanitaire voorzieningen en in geen geval mogen worden geconfronteerd met

omstandigheden die schadelijk zijn voor hun fysieke toestand of rust.

Or. es

Amendement 105
Keith Taylor, Karima Delli, Bas Eickhout

Voorstel voor een verordening
Overweging 7 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(7 bis) Teneinde hoogwaardige en betaalbare rustfaciliteiten te bieden, moeten de Commissie en de lidstaten de oprichting van sociale ondernemingen voor de exploitatie van rustfaciliteiten op parkeerterreinen bevorderen in samenwerking met vakbonden of andere instanties die werken aan sociale verbeteringen.

Or. en

Amendement 106
Mark Demesmaeker, Helga Stevens

Voorstel voor een verordening
Overweging 7 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(7 bis) Een rustige slaapplek voor de chauffeurs is van primair belang omdat een goede nachtrust bijdraagt tot een veiliger verkeer. Dat de uitdagingen inzake transmigratie, ladingdiefstallen en geweld daarom een doeltreffende aanpak vereisen.

Or. nl

Amendement 107

Martina Dlabajová, António Marinho e Pinto

**Voorstel voor een verordening
Overweging 7 bis (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(7 bis) Bij vele wegvervoersactiviteiten binnen de EU 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.

Or. en

**Amendement 108
Daniela Aiuto, Rosa D'Amato**

**Voorstel voor een verordening
Overweging 7 bis (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(7 bis) In dit verband moeten hiertoe uitgeruste en gecertificeerde zones worden ingesteld, waar bestuurders optimaal rust kunnen nemen en de door hen vervoerde middelen en goederen tegelijkertijd veilig zijn.

Or. it

**Amendement 109
Keith Taylor, Karima Delli, Bas Eickhout**

**Voorstel voor een verordening
Overweging 7 ter (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(7 ter) Er bestaan ook verschillen tussen de lidstaten in de manier waarop het

verbod op 's nachts en in het weekend rijden ten uitvoer wordt gelegd. Teneinde te zorgen voor een betere werking van de interne markt van de EU, evenals in het belang van eenvoudige logistieke planning, rechtszekerheid, de sociale zorgen van bestuurders en een eerlijk speelveld tussen de lidstaten, moet de Commissie een harmoniserend EU-kader voorstellen voor het verbod op 's nachts en in het weekend rijden.

Or. en

Amendement 110
Martina Dlabajová, António Marinho e Pinto

Voorstel voor een verordening
Overweging 7 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Or. en

Amendement 111
Maria Grapini

Voorstel voor een verordening
Overweging 8

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(8) Bestuurders worden vaak geconfronteerd met onvoorziene omstandigheden waardoor het onmogelijk wordt de gewenste bestemming voor het

(8) Bestuurders worden vaak geconfronteerd met onvoorziene omstandigheden waardoor het onmogelijk wordt de gewenste bestemming voor het

nemen van een wekelijkse rusttijd te bereiken zonder daarbij de Unieregels te schenden. Het is wenselijk om het voor bestuurders gemakkelijker te maken met dergelijke omstandigheden om te gaan en hen in staat te stellen hun bestemming voor het nemen van een wekelijkse rusttijd te bereiken zonder de voorschriften inzake de maximumrijtijd te schenden.

nemen van een wekelijkse rusttijd te bereiken zonder daarbij de Unieregels te schenden. Het is wenselijk om het voor bestuurders gemakkelijker te maken met dergelijke omstandigheden om te gaan en hen in staat te stellen hun bestemming voor het nemen van een wekelijkse rusttijd te bereiken zonder de voorschriften inzake de maximumrijtijd te schenden, ***door de referentieperiode voor het nemen van wekelijkse rusttijden te verhogen door de totale rijtijd te verlengen.***
Er wordt opgemerkt dat in het voorstel van de Commissie de rijtijd wordt beperkt van 180 uur naar 168 uur.

Or. ro

Amendement 112

Claudia Tapardel

Voorstel voor een verordening

Overweging 8

Door de Commissie voorgestelde tekst

(8) Bestuurders worden vaak geconfronteerd met onvoorziene omstandigheden waardoor het onmogelijk wordt de gewenste bestemming voor het nemen van een wekelijkse rusttijd te bereiken zonder daarbij de Unieregels te schenden. Het is ***wenselijk*** om het voor bestuurders gemakkelijker te maken met dergelijke omstandigheden om te gaan en hen in staat te stellen hun bestemming voor het nemen van een wekelijkse rusttijd te bereiken zonder de voorschriften inzake de maximumrijtijd te schenden.

Amendement

(8) Bestuurders worden vaak geconfronteerd met onvoorziene omstandigheden waardoor het onmogelijk wordt de gewenste bestemming voor het nemen van een wekelijkse rusttijd te bereiken zonder daarbij de Unieregels te schenden. Het is ***van het grootste belang*** om het voor bestuurders gemakkelijker te maken met dergelijke omstandigheden om te gaan en hen in staat te stellen hun bestemming voor het nemen van een wekelijkse rusttijd te bereiken zonder de voorschriften inzake de maximumrijtijd te schenden.

Er zijn op nationaal en op EU-niveau meer inspanningen vereist om veilige parkeerterreinen, toereikende sanitaire faciliteiten en passende verblijven te maken of te verbeteren, met name langs routes met veel verkeer.

Amendement 113

Lucy Anderson, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Karoline Graswander-Hainz, Kathleen Van Brempt, Michael Detjen, Ismail Ertug, Hugues Bayet, Theresa Griffin

Voorstel voor een verordening Overweging 8

Door de Commissie voorgestelde tekst

(8) Bestuurders worden *vaak* geconfronteerd met onvoorziene omstandigheden waardoor het onmogelijk wordt de gewenste bestemming voor het nemen van een wekelijkse rusttijd te bereiken ***zonder daarbij de Unieregels te schenden. Het is*** wenselijk om het voor bestuurders gemakkelijker te maken met dergelijke omstandigheden om te gaan en hen in staat te stellen hun bestemming voor het nemen van een wekelijkse rusttijd te bereiken zonder de voorschriften inzake de maximumrijtijd te schenden.

Amendement

(8) ***Teneinde de doelstelling van deze verordening te waarborgen om de verkeersveiligheid te verbeteren en bestuurders en andere weggebruikers te beschermen, die vaak*** worden geconfronteerd met onvoorziene omstandigheden waardoor het onmogelijk wordt de gewenste bestemming voor het nemen van een wekelijkse rusttijd te bereiken, ***is het*** wenselijk om het voor bestuurders gemakkelijker te maken met dergelijke omstandigheden om te gaan en hen in staat te stellen hun bestemming voor het nemen van een wekelijkse rusttijd te bereiken zonder de voorschriften inzake de maximumrijtijd te schenden.

Amendement 114

Merja Kyllönen

Voorstel voor een verordening Overweging 8

Door de Commissie voorgestelde tekst

(8) Bestuurders worden vaak geconfronteerd met onvoorziene omstandigheden waardoor het onmogelijk wordt ***de gewenste bestemming*** voor het nemen van een wekelijkse rusttijd ***te bereiken*** zonder daarbij de Unieregels te schenden. Het is wenselijk om het voor

Amendement

(8) Bestuurders worden vaak geconfronteerd met onvoorziene omstandigheden waardoor het onmogelijk wordt ***hun huis of een ander passend verblijf naar hun eigen keuze te bereiken*** voor het nemen van de wekelijkse rusttijd zonder daarbij de Unieregels te schenden.

bestuurders gemakkelijker te maken met dergelijke omstandigheden om te gaan en hen in staat te stellen hun bestemming voor het nemen van een wekelijkse rusttijd te bereiken zonder de voorschriften inzake de maximumrijtijd te schenden.

Het is wenselijk om het voor bestuurders gemakkelijker te maken met dergelijke omstandigheden om te gaan en hen in staat te stellen hun bestemming voor het nemen van een wekelijkse rusttijd te bereiken zonder de voorschriften inzake de maximumrijtijd te schenden.

Or. en

Motivering

Het komt zeer vaak voor dat bestuurders hun rust op een andere plek dan thuis moeten nemen als gevolg van files of andere factoren. Deze afwijking van de toepasselijke regels mag alleen worden gebruikt om bestuurders in staat te stellen terug te keren naar huis of een ander passend verblijf naar hun eigen keuze.

Amendement 115

Isabella De Monte, Nicola Caputo, David-Maria Sassoli

Voorstel voor een verordening

Overweging 8

Door de Commissie voorgestelde tekst

(8) Bestuurders worden vaak geconfronteerd met onvoorziene omstandigheden waardoor het onmogelijk wordt de gewenste bestemming voor het nemen van een wekelijkse rusttijd te bereiken zonder daarbij de Unieregels te schenden. Het is wenselijk om het voor bestuurders gemakkelijker te maken met dergelijke omstandigheden om te gaan en hen in staat te stellen hun **bestemming** voor het nemen van een wekelijkse rusttijd **te bereiken** zonder de voorschriften inzake de maximumrijtijd te schenden.

Amendement

(8) Bestuurders worden vaak geconfronteerd met onvoorziene omstandigheden waardoor het onmogelijk wordt de gewenste bestemming voor het nemen van een wekelijkse rusttijd te bereiken zonder daarbij de Unieregels te schenden. Het is wenselijk om het voor bestuurders gemakkelijker te maken met dergelijke omstandigheden om te gaan en hen in staat te stellen hun **woonplaats of een andere door de bestuurder gekozen locatie te bereiken** voor het nemen van een wekelijkse rusttijd zonder de voorschriften inzake de maximumrijtijd te schenden.

Or. en

Amendement 116

Inés Ayala Sender

Voorstel voor een verordening

Overweging 8

Door de Commissie voorgestelde tekst

(8) Bestuurders worden vaak geconfronteerd met onvoorziene omstandigheden waardoor het onmogelijk wordt **de gewenste bestemming** voor het nemen van een wekelijkse rusttijd **te bereiken** zonder daarbij de Unieregels te schenden. Het is wenselijk om het voor bestuurders gemakkelijker te maken met dergelijke omstandigheden om te gaan en om hen in staat te stellen hun bestemming voor het nemen van een wekelijkse rusttijd te bereiken zonder de voorschriften inzake de maximumrijtijd te schenden.

Amendement

(8) Bestuurders worden vaak geconfronteerd met onvoorziene omstandigheden waardoor het onmogelijk wordt **hun huis te bereiken** voor het nemen van de wekelijkse rusttijd zonder daarbij de Unieregels te schenden. Het is wenselijk om het voor bestuurders gemakkelijker te maken met dergelijke omstandigheden om te gaan en om hen in staat te stellen hun bestemming voor het nemen van een wekelijkse rusttijd te bereiken zonder de voorschriften inzake de maximumrijtijd te schenden.

Or. es

Amendement 117

Andor Deli, Ádám Kósa

Voorstel voor een verordening

Overweging 8

Door de Commissie voorgestelde tekst

(8) Bestuurders worden vaak geconfronteerd met onvoorziene omstandigheden waardoor het onmogelijk wordt de gewenste bestemming voor het nemen van een **wekelijkse** rusttijd te bereiken zonder daarbij de Unieregels te schenden. Het is wenselijk om het voor bestuurders gemakkelijker te maken met dergelijke omstandigheden om te gaan en hen in staat te stellen hun bestemming voor het nemen van een **wekelijkse** rusttijd te bereiken zonder de voorschriften inzake de maximumrijtijd te schenden.

Amendement

(8) Bestuurders worden vaak geconfronteerd met onvoorziene omstandigheden waardoor het onmogelijk wordt de gewenste bestemming voor het nemen van een rusttijd te bereiken zonder daarbij de Unieregels te schenden. Het is wenselijk om het voor bestuurders gemakkelijker te maken met dergelijke omstandigheden om te gaan en hen in staat te stellen hun bestemming voor het nemen van een rusttijd te bereiken zonder de voorschriften inzake de maximumrijtijd te schenden.

Or. en

Amendement 118
Merja Kyllönen

Voorstel voor een verordening
Overweging 8 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(8 bis) Bestuurders die zich bezighouden met zowel nationale als internationale vervoersactiviteiten, vinden het vaak moeilijk, zo niet onmogelijk, om de benodigde onderbrekingen te nemen, met name in de afgelegen en/of perifere gebieden van de Europese Unie, aangezien er onvoldoende parkeerterreinen en rustplaatsen zijn die passende parkeerplaatsen bieden die in de winter vrij zijn van sneeuw en ijs. Het is daarom wenselijk en in het belang van de arbeidsomstandigheden van bestuurders, evenals van de verkeersveiligheid en de handhaving, dat de lidstaten hierin voorzien.

Or. en

Amendement 119
Maria Grapini

Voorstel voor een verordening
Overweging 8 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(8 bis) Aangezien de tijd die nodig is om een voertuig naar/van een platform te rijden van invloed is op de rijtijd en de efficiëntie van de wegvervoersonderneming, moeten verwaarloosbare voertuigbewegingen voor laad- en losactiviteiten (bij een snelheid van minder dan 25 km/u) worden genoteerd als "andere werkzaamheden"

en niet als rijtijd, zoals gedefinieerd in Richtlijn 2002/15/EG, waar een duidelijk onderscheid wordt gemaakt tussen rijden en laden/lossen.

Or. ro

Amendement 120
Deirdre Clune, Henna Virkkunen

Voorstel voor een verordening
Overweging 8 bis (nieuw)
Verordening (EG) nr. 561/2006
Overweging 8 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Or. en

Amendement 121
Keith Taylor, Karima Delli, Bas Eickhout

Voorstel voor een verordening
Overweging 9 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(9 bis) Om te waarborgen dat de regels duidelijk, eenvoudig te begrijpen en handhaafbaar zijn, moet er informatie toegankelijk worden gemaakt voor de bestuurders. Dit moet worden bereikt door middel van coördinatie door de Commissie. Bestuurders moeten ook informatie ontvangen over rustplaatsen

en veilige parkeerterreinen zodat ze hun ritten beter kunnen plannen. Daarnaast moet er door middel van coördinatie door de Commissie een hotline worden opgericht om de controlediensten te waarschuwen in geval van buitensporige druk op bestuurders, fraude of illegaal gedrag.

Or. en

Amendement 122
Matt Carthy

Voorstel voor een verordening
Overweging 9 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(9 bis) Er moet speciale aandacht en flexibiliteit worden geschonken aan wegvervoerders die actief zijn op het Ierse eiland en die kunnen worden geconfronteerd met uiteenlopende regels ten noorden en ten zuiden van de grens. Er moet daarom rekening worden gehouden met de status van Ierland als eiland, evenals met de geografische en perifere locatie van het land bij het bieden van wettelijke opties om een hoog niveau van werknemers- en bestuurdersrechten te bereiken.

Or. en

Amendement 123
Merja Kyllönen

Voorstel voor een verordening
Overweging 9 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(9 bis) Het is wenselijk en in het belang van de verkeersveiligheid en de handhaving dat de lidstaten de naleving door vervoersondernemingen en expediteurs van artikel 10 van Verordening (EG) nr. 561/2006 beoordelen als onderdeel van hun nationale risicoclassificatiesystemen, zoals voorzien in artikel 9 van Richtlijn 2006/22/EG.

Or. en

Motivering

Risicoclassificatiesystemen helpen de controle te vergroten op ondernemingen met een slechte reputatie op het gebied van de naleving van de rijtijden en andere regels. De naleving van de regels betreffende aansprakelijkheid vormt hier een belangrijk onderdeel van en moet er daarom ook deel van uitmaken.

Amendement 124
Rolandas Paksas

Voorstel voor een verordening
Overweging 9 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(9 bis) Teneinde een doeltreffende handhaving te kunnen garanderen, is het van essentieel belang dat de bevoegde instanties bij bedrijfscontroles kunnen nagaan of de rij- en rusttijden naar behoren zijn nageleefd op de dag van de controle en tijdens de voorafgaande 28 dagen.

Or. It

Amendement 125
Nicola Caputo

Voorstel voor een verordening
Overweging 10 bis (nieuw)

(10 bis) *Het is wenselijk en in het belang van een duidelijke en doeltreffende handhaving dat vervoersondernemingen zich volledig bewust zijn van hun verantwoordelijkheden betreffende aansprakelijkheid op grond van artikel 10 van Verordening (EG) nr. 561/2006. De lidstaten moeten voor de betrokkenen in de branche duidelijke richtsnoeren uiteenzetten en uitvaardigen waarin de verantwoordelijkheidsketen wordt uitgelegd voor schendingen van de regels betreffende rijtijden, onderbrekingen en rusttijden, met name voor wat betreft de rol van expediteurs, bevrachters, touroperators, hoofd- en onderaannemers en uitleenbedrijven voor bestuurders op grond van artikel 10, lid 4.*

Or. en

Motivering

Het kan moeilijk zijn om vast te stellen wie verantwoordelijk is voor schendingen en het is belangrijk dat ondernemingen zich bewust zijn van hun verantwoordelijkheid. In de lidstaten verschilt de aanpak over hoe de controle-instanties de naleving van de regels door elk van de betrokken actoren controleren.

Amendement 126
Inés Ayala Sender

Voorstel voor een verordening
Overweging 10

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(10) Om eenvormige voorwaarden voor de tenuitvoerlegging van Verordening (EG) nr. 561/2006 te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om **de bepalingen van die verordening te verduidelijken en een gemeenschappelijke aanpak vast te stellen**

(10) Om eenvormige voorwaarden voor de tenuitvoerlegging van Verordening (EG) nr. 561/2006 **en Verordening (EU) 165/2014** te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om **te zorgen voor een geharmoniseerde toepassing van deze verordeningen en voor de invoering van**

voor de toepassing en handhaving ervan.
Die bevoegdheden moeten worden
uitgeoefend overeenkomstig Verordening
(EU) nr. 182/2011¹⁰.

*een uniform model voor de overdracht
van de gegevens van de intelligente
tachograaf naar de nationale
elektronische registers, zodat ze ook
toegankelijk zijn voor wegingsinspecteurs via
een gemeenschappelijke elektronische
applicatie die door alle lidstaten van de
EU wordt gebruikt en rechtstreeks en in
real time toegang biedt tot zowel het
ERRU als het IMI.* Die bevoegdheden
moeten worden uitgeoefend
overeenkomstig Verordening (EU) nr.
182/2011¹⁰.

¹⁰ Verordening (EU) nr. 182/2011 van het
Europees Parlement en de Raad van 16
februari 2011 tot vaststelling van de
algemene voorschriften en beginselen die
van toepassing zijn op de wijze waarop de
lidstaten de uitoefening van de
uitvoeringsbevoegdheden door de
Commissie controleren (PB L 55 van
28.2.2011, blz. 13).

¹⁰ Verordening (EU) nr. 182/2011 van het
Europees Parlement en de Raad van 16
februari 2011 tot vaststelling van de
algemene voorschriften en beginselen die
van toepassing zijn op de wijze waarop de
lidstaten de uitoefening van de
uitvoeringsbevoegdheden door de
Commissie controleren (PB L 55 van
28.2.2011, blz. 13).

Or. es

Amendement 127 **Inés Ayala Sender**

Voorstel voor een verordening **Overweging 10 bis (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

*(10 bis) Indien wordt
overeengekomen om de huidige termijnen
voor de verplichte invoering van
intelligente tachografen te verkorten om
de naleving van deze verordening te
garanderen, wordt voorzien in EU-
financiering, grotendeels via het EFC
voor de periode na 2020.*

Or. es

Amendement 128
Rolandas Paksas

Voorstel voor een verordening
Overweging 11

Door de Commissie voorgestelde tekst

(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**.

Amendement

(11) Om de kosteneffectiviteit van de handhaving van de sociale regelgeving te verbeteren, moet het potentieel van de huidige en de *slimme* tachograafsystemen **worden onderworpen aan verplicht gebruik in internationaal vervoer**. De functies van de tachograaf moeten derhalve worden verbeterd **door te waarborgen dat de locatie van het voertuig zo vaak mogelijk wordt vastgelegd en door artikel 8, lid 1, van Verordening (EU) nr. 165/2014 dienovereenkomstig te wijzigen**.

Or. It

Amendement 129
Wim van de Camp, Ivo Belet

Voorstel voor een verordening
Overweging 11

Door de Commissie voorgestelde tekst

(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**.

Amendement

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

Or. en

Amendement 130
Inés Ayala Sender

Voorstel voor een verordening
Overweging 11

Door de Commissie voorgestelde tekst

(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 preciezere positionering mogelijk te maken, met name bij internationaal** vervoer.

Amendement

(11) Om de kosteneffectiviteit **en garanties** van de handhaving van de sociale regelgeving te verbeteren, **kan de invoering van intelligente** tachograafsystemen **in het internationale** vervoer **worden vervroegd, aangezien deze de bedrijven en bestuurders meer flexibiliteit bieden en de kans op discriminerende controles verkleinen.**

Or. es

Amendement 131
Maria Grapini

Voorstel voor een verordening
Overweging 11

Door de Commissie voorgestelde tekst

(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 preciezere positionering mogelijk te maken, met name bij internationaal vervoer.

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 preciezere positionering mogelijk te maken, met name bij internationaal vervoer, **zodra er een kosten-batenanalyse is uitgevoerd naar de daadwerkelijke behoefte aan een nieuwe slimme tachograaf.**

Or. ro

Motivering

Een kosten-batenanalyse is van essentieel belang, gelet op het feit dat de GPS-functie reeds beschikbaar is aan boord van voertuigen. De kosten van dit controleapparaat moeten ook worden beoordeeld in termen van de impact op wegvervoersondernemingen, die niet verplicht zouden moeten worden om te betalen voor de aanvullende functies wanneer deze al beschikbaar zijn aan boord van vrachtwagens.

Amendement 132

Massimiliano Salini, Salvatore Domenico Pogliese

Voorstel voor een verordening

Overweging 11

Door de Commissie voorgestelde tekst

(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 preciezere positionering mogelijk te maken, **met name bij internationaal vervoer**.

Amendement

(11) Om de kosteneffectiviteit van de handhaving van de sociale regelgeving te verbeteren, moet het potentieel van de huidige en de **slimme** tachograafsystemen ten volle worden benut, **zowel bij internationaal als nationaal vervoer**. De functies van de tachograaf moeten derhalve worden verbeterd om preciezere positionering mogelijk te maken.

Or. it

Motivering

Het gebruik van de slimme tachograaf kan ook bij nationaal vervoer nuttig zijn. Het controleapparaat mag geen onderscheid maken tussen binnenlandse en internationale trajecten.

Amendement 133

Renaud Muselier, Franck Proust, Elisabeth Morin-Chartier, Anne Sander, Geoffroy Didier, Jérôme Lavrilleux

Voorstel voor een verordening

Overweging 11

Door de Commissie voorgestelde tekst

(11) Om de **kosteneffectiviteit** van de handhaving van de sociale regelgeving te verbeteren, **moet het potentieel van de**

Amendement

(11) Om de **effectiviteit** van de handhaving van de sociale regelgeving te **vereenvoudigen en te** verbeteren, moeten

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.

voor 2023 alle voertuigen die voor internationaal goederenvervoer en cabotage worden ingezet worden uitgerust met slimme tachografen om precieze positionering mogelijk te maken.

Or. fr

Amendement 134
Claudia Tapardel

Voorstel voor een verordening
Overweging 11

Door de Commissie voorgestelde tekst

(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.

Amendement

(11) Om de handhaving van de sociale regelgeving te verbeteren, *en tevens de controles te vereenvoudigen en te verkorten*, 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 installatie van de slimme tachograaf in nieuw geregistreerde voertuigen moet begin 2024 verplicht worden gesteld.

Or. en

Amendement 135
Daniela Aiuto, Rosa D'Amato

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, 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. ***Bovendien moet voor het wegvervoer een GNSS-portaal worden opgezet dat alle door slimme tachografen overgedragen informatie bevat en voor de bevoegde toezichthoudende autoriteiten zowel op de weg als op afstand in realtime toegankelijk is.***

Or. it

Amendement 136 **Dominique Riquet**

Voorstel voor een verordening **Overweging 11**

Door de Commissie voorgestelde tekst

(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.

Amendement

(11) Om de kosteneffectiviteit van de handhaving van de sociale regelgeving te verbeteren, moet het ***gebruik*** van de huidige en de toekomstige tachograafsystemen ***verplicht worden gesteld***. De functies van de tachograaf moeten derhalve worden verbeterd om precieze positionering mogelijk te maken, met name bij internationaal vervoer.

Or. fr

Amendement 137 **Roberts Zile, Kosma Zlotowski, Tomasz Piotr Poręba, Evžen Tošenovský, Angel Dzhambazki, Richard Sulík, Ryszard Antoni Legutko**

Voorstel voor een verordening
Overweging 11 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(11 bis) *Om de eerlijke en gelijke mededinging tussen vervoerders uit de EU en vervoerders van aangrenzende landen buiten de EU te waarborgen, moet het mogelijk zijn de tachografen van alle voertuigen te controleren die internationale vervoersactiviteiten verrichten tussen de EU en derde landen die de AETR-overeenkomst hebben ondertekend, en is het daarom van belang dat slimme tachografen in de toekomst worden erkend door partijen bij de AETR-overeenkomst die geen deel uitmaken van de EU. Daarom moeten de datums voor de invoering van een slimme tachograaf worden afgestemd op de datums waarop alle landen die de AETR-overeenkomst hebben ondertekend, overeenstemming hebben bereikt over de technische normen en specificaties van slimme tachografen.*

Or. en

Motivering

Lopende onderhandelingen binnen de VN-ECE over de afstemming van de AETR-overeenkomst met de vereisten in de Verordeningen (EU) nr. 165/2014 en 2016/799 verlopen tot nu toe langzaam en moeizaam, voornamelijk vanwege Russische zorgen over de te vroege aanneming van de slimme tachograaf. Oneerlijke mededinging als gevolg van het feit dat alleen voertuigen van vervoerders uit de EU zouden zijn uitgerust met de slimme tachograaf, terwijl sommige derde landen deze niet zouden gebruiken, moet worden voorkomen. De slimme tachograaf wordt pas ingevoerd als deze door alle partijen bij de AETR-overeenkomst wordt erkend.

Amendement 138

Renaud Muselier, Franck Proust, Elisabeth Morin-Chartier, Geoffroy Didier, Anne Sander, Jérôme Lavrilleux

Voorstel voor een verordening
Overweging 11 bis (nieuw)

(11 bis) *De vrijstelling voor lichte bedrijfsvoertuigen die worden gebruikt voor internationaal goederenvervoer met een maximummassa van 3,5 ton, of voor een combinatie van voertuigen waarvan de maximummassa in beladen toestand niet meer dan 3,5 ton bedraagt, heeft oneerlijke concurrentie tussen ondernemingen uit de lidstaten met zich meegebracht, alsook een verschillende toepassing van Verordening (EG) nr. 561/2006, wat heeft geleid tot verschillende interpretaties wat betreft de arbeidsvoorwaarden van bestuurders en tot het in gevaar brengen van de verkeersveiligheid. Dit soort voertuigen moet daarom ook in het toepassingsgebied van Verordening (EG) nr. 561/2006 worden opgenomen.*

Or. fr

Amendement 139
Isabella De Monte

Voorstel voor een verordening
Overweging 11 bis (nieuw)

(11 bis) *Aangezien het noodzakelijk is maatregelen te nemen met betrekking tot de concurrentie tussen ondernemingen in het goederenvervoer en busbedrijven die internationale vervoersdiensten aanbieden en arbeidskrachten moeten worden beschermd, is er behoefte aan de invoering van een gelijk btw-tarief in alle landen van de Unie.*

Or. it

Amendement 140
Gesine Meissner, Jozo Radoš

Voorstel voor een verordening
Overweging 11 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(11 bis) *Het wettelijk kader betreffende rij- en rusttijden mag niet dienen als obstakel voor de introductie van systemen voor zelfrijdende voertuigen en nieuwe operationele mogelijkheden, zoals "platooning" van vrachtwagens. Kennis die wordt opgedaan bij toekomstige tests en proeven, is van essentieel belang om verder te verduidelijken hoe de wetgeving moet worden aangepast om innovatieve veranderingen mogelijk te maken.*

Or. en

Amendement 141
Isabella De Monte, Nicola Caputo, David-Maria Sassoli

Voorstel voor een verordening
Overweging 11 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(11 bis) *De behoefte aan een gelijk speelveld voor bedrijven in het internationale wegvervoer maakt het noodzakelijk de overgangperiode voor de installatie van de slimme tachograaf in geregistreerde voertuigen te verkorten. Met behulp van de slimme tachograaf zullen controles eenvoudiger zijn, hetgeen de werkzaamheden van nationale autoriteiten gemakkelijker zal maken.*

Or. en

Amendement 142
Georges Bach

Voorstel voor een verordening
Overweging 11 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(11 bis) Ter verbetering van de verkeersveiligheid en de arbeidsomstandigheden van de bestuurders moet het gebruik van voertuigen voor goederenvervoer met een toegestane maximummassa van 2,4 tot 3,5 ton die buiten een straal van 200 kilometer rond de vestigingsplaats van de onderneming actief zijn, in het toepassingsgebied van deze verordening worden opgenomen.

Or. en

Amendement 143

Lucy Anderson, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Karoline Graswander-Hainz, Kathleen Van Brempt, Michael Detjen, Ismail Ertug, Isabella De Monte, Hugues Bayet, Theresa Griffin

Voorstel voor een verordening
Overweging 11 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(11 bis) Teneinde een doeltreffende handhaving te kunnen garanderen bij de uitvoering van wegcontroles, moeten de bevoegde autoriteiten kunnen nagaan of de regels met betrekking tot rij- en rusttijden zijn nageleefd op de dag van de controle en tijdens de voorafgaande 56 dagen.

Or. en

Amendement 144

Andor Deli, Ádám Kósa

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Or. en

Motivering

Het doel van het voorstel is het bieden van grotere flexibiliteit voor bestuurders en het bieden van de mogelijkheid om niet alleen gebruik te maken van deze faciliteit in geval van een verkorte wekelijkse rusttijd, maar ook in geval van een normale wekelijkse rusttijd, met name in geval van langere, gecombineerde vervoersactiviteiten, waaronder per trein.

**Amendement 145
Claudia Tapardel**

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(11 bis) *De Commissie moet een kosten-batenanalyse uitvoeren waarin rekening wordt gehouden met de gevolgen van de invoering van de tachograaf op wegvervoersondernemingen.*

Or. en

**Amendement 146
Claudia Tapardel**

Voorstel voor een verordening
Overweging 11 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(11 ter) Ter verbetering van de verkeersveiligheid en de arbeidsomstandigheden, maar ook om een gelijk speelveld te waarborgen op de Europese vervoersmarkt, moet het gebruik van voertuigen voor goederenvervoer met een toegestane maximummassa tot 3,5 ton die buiten een straal van 400 kilometer rond de vestigingsplaats van de onderneming actief zijn, in het toepassingsgebied van Verordening (EG) nr. 561/2006 worden opgenomen.

Or. en

Amendement 147
Georges Bach

Voorstel voor een verordening
Overweging 11 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(11 ter) 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.

Or. en

Amendement 148
Isabella De Monte, Nicola Caputo, David-Maria Sassoli

Voorstel voor een verordening

Overweging 11 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(11 ter) Ter verbetering van de verkeersveiligheid en de arbeidsomstandigheden van de bestuurders moet het gebruik van voertuigen voor goederenvervoer met een toegestane maximummassa tot 3,5 ton in het toepassingsgebied van Verordening (EG) nr. 561/2006 worden opgenomen.

Or. en

Amendement 149

Lucy Anderson, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Karoline Graswander-Hainz, Kathleen Van Brempt, Michael Detjen, Ismail Ertug, Hugues Bayet, Theresa Griffin, Miltiadis Kyrkos

Voorstel voor een verordening

Overweging 11 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(11 ter) Ter verbetering van de verkeersveiligheid en de arbeidsomstandigheden van de bestuurders moeten bestuurders van voertuigen voor goederenvervoer met een toegestane maximummassa tot 2,4 ton in het toepassingsgebied van Verordening (EG) nr. 561/2006 worden opgenomen.

Or. en

Amendement 150

Isabella De Monte, Nicola Caputo, David-Maria Sassoli

Voorstel voor een verordening

Overweging 11 quater (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(11 quater) De vervoerssector wordt tegenwoordig geconfronteerd met een ernstig tekort aan bestuurders, mede als gevolg van het gebrek aan interesse van jongere generaties voor het beroep van bestuurder. De Europese Unie en haar lidstaten moeten in samenwerking met onderwijsinstellingen en vervoersondernemingen beroepsopleidingen voor pas afgestudeerden promoten om jongeren in contact te brengen met deze sector.

Or. en

Amendement 151
Georges Bach

Voorstel voor een verordening
Overweging 11 quater (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(11 quater) In zijn resolutie over de tenuitvoerlegging van het Witboek over vervoer uit 2011 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.

Or. en

Amendement 152
Isabella De Monte, Nicola Caputo, David-Maria Sassoli

Voorstel voor een verordening
Overweging 11 quinquies (nieuw)

(11 quinquies) *De technologie ontwikkelt zich snel met steeds hogere niveaus van geavanceerdheid van systemen voor zelfrijdende voertuigen en daarmee nieuwe operationele mogelijkheden, zoals "platooning" van vrachtwagens, en de wetgeving moet deze ontwikkelingen bevorderen. Kennis die wordt opgedaan bij toekomstige tests en proeven, is van essentieel belang om verder te verduidelijken hoe de wetgeving moet worden aangepast om innovatieve veranderingen mogelijk te maken. In de tussentijd mag het wettelijke kader niet dienen als obstakel voor de pioniersrol van de EU bij nieuwe technologieën en praktijken, aangezien de doelstelling van deze wetgeving om de verkeersveiligheid, een gelijk speelveld en passende arbeidsomstandigheden te garanderen, in stand moet worden gehouden.*

Or. en

Amendement 153
Georges Bach

Voorstel voor een verordening
Overweging 11 quinquies (nieuw)

(11 quinquies) *Met het oog op de snelle ontwikkeling van nieuwe technologieën en digitalisering in de economie van de Unie en de behoefte aan een gelijk speelveld voor bedrijven in het internationale wegvervoer moet de overgangperiode voor de installatie van de slimme tachograaf in geregistreerde voertuigen worden bekort. Met behulp van de slimme tachograaf zullen controles eenvoudiger zijn, hetgeen de*

*werkzaamheden van nationale
autoriteiten gemakkelijker zal maken.*

Or. en

Amendement 154

Isabella De Monte, Nicola Caputo, David-Maria Sassoli

Voorstel voor een verordening

Overweging 11 sexies (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

*(11 sexies) Teneinde de markt voor
passagiersvervoer over de weg te
verbeteren, is het noodzakelijk om
maatregelen aan te nemen om een
toegangsheffing voor het rijden en
stoppen van toeristenbussen in Europese
steden te verbieden. Een lidstaat moet
soortgelijke maatregelen treffen voor het
passagiersvervoer over de weg dat geheel
op zijn grondgebied wordt uitgevoerd.*

Or. en

Amendement 155

Georges Bach

Voorstel voor een verordening

Overweging 11 sexies (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

*(11 sexies) Om behoorlijke
gezondheids- en veiligheidsnormen te
kunnen waarborgen voor bestuurders die
niet thuis een wekelijkse rusttijd kunnen
nemen, zijn er meer inspanningen nodig
voor het verkrijgen van financiële
middelen voor de instelling of verbetering
van veilige parkeerterreinen en adequate
sanitaire voorzieningen en accommodatie.*

Amendement 156

Isabella De Monte, Nicola Caputo, David-Maria Sassoli

Voorstel voor een verordening

Overweging 11 septies (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(11 septies) De functie voor communicatie op afstand van de digitale tachograaf functioneert op de 5,8 GHz-frequentieband, die niet op toereikende wijze wordt beschermd tegen radiostoring. De digitale tachograaf moet worden erkend als een apparaat met kort zendbereik. Er moeten stappen worden ondernomen om de bescherming van communicatie op afstand van de digitale tachograaf te verbeteren.

Or. en

Amendement 157

Wim van de Camp, Ivo Belet

Voorstel voor een verordening

Overweging 12 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(12 bis) Bestuurders die voertuigen besturen die niet zijn uitgerust met een slimme tachograaf, moeten zo snel mogelijk na het oversteken van de grens naar een nieuw land de landcode van dat land invoeren onder het kopje "BEGIN" op de tachograaf, zodat wordt vastgelegd dat het voertuig het ontvangende land binnenkomt,

Or. en

Motivering

Tot het moment dat de slimme tachograaf in alle voertuigen verplicht is, moeten bestuurders de betreffende landcode nog steeds handmatig invoeren. Het is in de overgangperiode van essentieel belang om richtsnoeren te geven voor hoe en wanneer dat moet worden gedaan.

Amendement 158

Keith Taylor, Karima Delli, Bas Eickhout

Voorstel voor een verordening

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

Verordening (EG) nr. 561/2006

Artikel 2 – lid 1

Bestaande tekst

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; of
- 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.

Amendement

(-1) artikel 2, lid 1, wordt als volgt gewijzigd:

"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 2,4 ton bedraagt; of
- 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.";

Or. en

(http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5cf5ebde-d494-40eb-86a7-2131294ccb9.0005.02/DOC_1&format=PDF)

Amendement 159

Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Kathleen Van Brempt, Hugues Bayet, Ismail Ertug, Michael Detjen, Karoline Graswander-Hainz

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

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

(-1) artikel 2, lid 1, letter a), wordt als volgt gewijzigd:

"a) van goederen waarbij de toegestane maximummassa van de voertuigen, dat van de aanhangwagens of opleggers inbegrepen, meer dan **2,4** ton bedraagt; of";

Or. en

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/HTML/?uri=CELEX:32006R0561&rid=1>)

Amendement 160
Dieter-Lebrecht Koch

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

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

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

"van goederen waarbij de toegestane maximummassa van de voertuigen, dat van de aanhangwagens of opleggers inbegrepen, meer dan **2,8** ton bedraagt; of";

Or. de

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

Amendement 161
Georges Bach

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

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; of

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

"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 **2,4** ton bedraagt; of";

Or. en

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

Motivering

Om de verkeersveiligheid en de arbeidsomstandigheden van bestuurders te verbeteren, moet de verordening ook van toepassing zijn op lichte bedrijfsvoertuigen, zoals gedefinieerd in artikel 4, letter r bis) (nieuw), die voor goederenvervoer worden gebruikt.

Amendement 162

Lucy Anderson, Karoline Graswander-Hainz, Kathleen Van Brempt, Michael Detjen, Ismail Ertug, Hugues Bayet, Theresa Griffin, Miltiadis Kyrkos

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

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

(-1) artikel 2, lid 1, letter a), wordt als volgt gewijzigd:

"a) van goederen waarbij de toegestane maximummassa van de voertuigen, dat van de aanhangwagens of opleggers inbegrepen, meer dan **2,4** ton bedraagt; of";

Or. en

Amendement 163

Isabella De Monte, David-Maria Sassoli, Nicola Caputo

Voorstel voor een verordening

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

Verordening (EG) nr. 561/2006

Artikel 3 – lid 1 – letter a bis

Bestaande tekst

a bis) voertuigen of combinaties van voertuigen met een toegestane maximummassa van niet meer dan **7,5** ton die gebruikt worden voor het vervoer van materiaal, uitrusting of machines die de bestuurder nodig heeft voor de uitoefening van zijn beroep en die enkel binnen een straal van 100 km rond de vestigingsplaats van de onderneming worden gebruikt en op voorwaarde dat het besturen van het voertuig niet de hoofdactiviteit van de bestuurder is;

Amendement

(-1) Artikel 3, letter a bis), wordt als volgt gewijzigd:

"a bis) voertuigen of combinaties van voertuigen met een toegestane maximummassa van niet meer dan **26** ton die gebruikt worden voor het vervoer van materiaal, uitrusting of machines die de bestuurder nodig heeft voor de uitoefening van zijn beroep en die enkel binnen een straal van 100 km rond de vestigingsplaats van de onderneming worden gebruikt en op voorwaarde dat het besturen van het voertuig niet de hoofdactiviteit van de bestuurder is;"

Or. en

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

Amendement 164

Marie-Christine Arnautu

Voorstel voor een verordening

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

Verordening (EG) nr. 561/2006

Artikel 2 – lid 1 – letter a

Bestaande tekst

a) van goederen **waarbij de toegestane maximummassa van de voertuigen, dat**

Amendement

(-1) artikel 2, onder a), wordt als volgt gewijzigd:

"a) van goederen;"

*van de aanhangwagens of opleggers
inbegrepen, meer dan 3,5 ton bedraagt; of*

Or. fr

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/HTML/?uri=CELEX:32006R0561&qid=1519317314457&from=NL>)

Amendement 165

Renaud Muselier, Franck Proust, Elisabeth Morin-Chartier, Anne Sander, Geoffroy Didier, Jérôme Lavrilleux

Voorstel voor een verordening

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

Verordening (EG) nr. 561/2006

Artikel 2 – lid 1 – letter a

Bestaande tekst

Amendement

*(1 bis) 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 door voertuigen; *of"*

Or. fr

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/HTML/?uri=CELEX:32006R0561&qid=1519652857817&from=NL>)

Motivering

Om eerlijke concurrentie, de verkeersveiligheid en de arbeidsomstandigheden van de bestuurders te waarborgen, moet deze verordening ook van toepassing zijn op lichte bedrijfsvoertuigen die voor internationaal goederenvervoer worden gebruikt (waarvan de toegelaten massa in beladen toestand niet meer dan 3,5 ton bedraagt).

Amendement 166

Daniela Aiuto, Rosa D'Amato

Voorstel voor een verordening

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

Verordening (EG) nr. 561/2006

Artikel 2 – lid 1 – letter a bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

a bis) van goederen tussen twee lidstaten, of

Or. it

Amendement 167

Gesine Meissner, Jozo Radoš

Voorstel voor een verordening

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

Verordening (EG) nr. 561/2006

Artikel 3 – lid 1 – letter a bis

Bestaande tekst

a bis) voertuigen of combinaties van voertuigen ***met een toegestane maximummassa van niet meer dan 7,5 ton*** die gebruikt worden voor het vervoer van materiaal, uitrusting of machines die de bestuurder nodig heeft voor de uitoefening van zijn beroep en die enkel binnen een straal van ***100 km*** rond de vestigingsplaats van de onderneming worden gebruikt en op voorwaarde dat het besturen van het voertuig niet de hoofdactiviteit van de bestuurder is;

Amendement

(-1) artikel 3, letter a bis), wordt vervangen door:

"a bis) voertuigen of combinaties van voertuigen die gebruikt worden voor het vervoer van materiaal, uitrusting of machines die de bestuurder nodig heeft voor de uitoefening van zijn beroep en die enkel binnen een straal van 150 km rond de vestigingsplaats van de onderneming worden gebruikt en op voorwaarde dat het besturen van het voertuig niet de hoofdactiviteit van de bestuurder is;"

Or. en

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

Amendement 168

Markus Ferber, Herbert Dorfmann, Norbert Lins

Voorstel voor een verordening

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

Bestaande tekst

a bis) voertuigen of combinaties van voertuigen met een toegestane maximummassa van niet meer dan 7,5 ton die gebruikt worden voor het vervoer van materiaal, uitrusting of machines die de bestuurder nodig heeft voor de uitoefening van zijn beroep en die enkel binnen een straal van **100** km rond de vestigingsplaats van de onderneming worden gebruikt en op voorwaarde dat het besturen van het voertuig niet de hoofdactiviteit van de bestuurder is;

Amendement

(-1) artikel 3, onder a bis), wordt vervangen door:

"a bis) voertuigen of combinaties van voertuigen met een toegestane maximummassa van niet meer dan 7,5 ton die gebruikt worden voor het vervoer van materiaal, uitrusting of machines die de bestuurder nodig heeft voor de uitoefening van zijn beroep, **of gebruikt worden voor het vervoer van goederen die in het bedrijf van de bestuurder op ambachtelijke wijze zijn vervaardigd of in het bedrijf zullen worden gerepareerd of bewerkt of reeds zijn gerepareerd of bewerkt** en die enkel binnen een straal van **150** km rond de vestigingsplaats van de onderneming worden gebruikt en op voorwaarde dat het besturen van het voertuig niet de hoofdactiviteit van de bestuurder is;"

Or. de

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN-NL/TXT/?uri=CELEX:02006R0561-20150302&from=NL>)

Amendement 169
Dieter-Lebrecht Koch

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

Bestaande tekst

a bis) voertuigen of combinaties van voertuigen met een toegestane maximummassa van niet meer dan 7,5 ton die gebruikt worden voor het vervoer van

Amendement

(-1 bis) artikel 3, onder a bis), wordt vervangen door:

"a bis) voertuigen of combinaties van voertuigen met een toegestane maximummassa van niet meer dan 7,5 ton die gebruikt worden voor het vervoer van

materiaal, uitrusting of machines die de bestuurder nodig heeft voor de uitoefening van zijn beroep en die enkel binnen een straal van **100** km rond de vestigingsplaats van de onderneming worden gebruikt en op voorwaarde dat het besturen van het voertuig niet de hoofdactiviteit van de bestuurder is;

materiaal, uitrusting of machines die de bestuurder nodig heeft voor de uitoefening van zijn beroep en die enkel binnen een straal van **150** km rond de vestigingsplaats van de onderneming worden gebruikt en op voorwaarde dat het besturen van het voertuig niet de hoofdactiviteit van de bestuurder is;”;

Or. de

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=CELEX:02006R0561-20150302&qid=1518767657783&from=NL>)

Amendement 170
Markus Pieper

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

Bestaande tekst

a bis) voertuigen of combinaties van voertuigen *met een toegestane maximummassa van niet meer dan 7,5 ton* die gebruikt worden voor het vervoer van materiaal, uitrusting of machines die de bestuurder nodig heeft voor de uitoefening van zijn beroep en die enkel binnen een straal van 100 km rond de vestigingsplaats van de onderneming worden gebruikt en op voorwaarde dat het besturen van het voertuig niet de hoofdactiviteit van de bestuurder is;

Amendement

(1 bis) artikel 3, alinea 1, onder a bis), wordt vervangen door:

”a bis) voertuigen of combinaties van voertuigen die gebruikt worden voor het vervoer van materiaal, uitrusting of machines die de bestuurder nodig heeft voor de uitoefening van zijn beroep, **of gebruikt worden voor het vervoer van goederen die in het bedrijf van de bestuurder op ambachtelijke wijze zijn vervaardigd of in het bedrijf zullen worden gerepareerd of bewerkt of reeds zijn gerepareerd of bewerkt** en die enkel binnen een straal van 100 km rond de vestigingsplaats van de onderneming worden gebruikt en op voorwaarde dat het besturen van het voertuig niet de hoofdactiviteit van de bestuurder is;”;

Or. de

Motivering

Indien het besturen van het voertuig een nevenactiviteit van de bestuurder is, moeten bedrijven ook de door henzelf vervaardigde producten in hun omgeving naar klanten kunnen vervoeren en op grond daarvan profijt kunnen trekken uit de uitzondering van artikel 3, onder a bis), van de herziene Verordening (EG) nr. 561/2006. Dit speelt met name een rol bij ambachtelijke activiteiten, omdat naast het product ook de dienstverlening, zoals verdere bewerking, centraal staat.

Amendement 171

Isabella De Monte, Nicola Caputo, David-Maria Sassoli

Voorstel voor een verordening

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

Verordening (EG) nr. 561/2006

Artikel 3 – letter a bis ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(2 quinquies) aan artikel 3 wordt de volgende letter a ter) toegevoegd:

"a bis ter) voertuigen of combinaties van voertuigen met een toegestane maximummassa van niet meer dan 44 ton die gebruikt worden voor het vervoer van materiaal, uitrusting of machines die de bestuurder nodig heeft voor de uitoefening van zijn beroep en die enkel binnen een straal van 50 km rond de vestigingsplaats van de onderneming worden gebruikt en op voorwaarde dat het besturen van het voertuig niet de hoofdactiviteit van de bestuurder is;"

Or. en

Amendement 172

Cláudia Monteiro de Aguiar

Voorstel voor een verordening

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

Verordening (EG) nr. 561/2006
Artikel 3 – alinea 1 – letter a bis bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

**(-1) aan de eerste alinea van artikel 3
wordt het volgende punt toegevoegd:**

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

Or. pt

Motivering

Volgens de effectbeoordeling van de Commissie zijn lichte bedrijfsvoertuigen slechts goed voor 3,2 % van de afgelegde kilometers in het internationaal vervoer. De Commissie wordt daarom verzocht om een diagnostisch verslag op te stellen over het gebruik van lichte bedrijfsvoertuigen voordat actie wordt ondernomen om deze in lijn te brengen met deze verordening.

Amendement 173

Daniela Aiuto, Rosa D'Amato

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 1

Verordening (EG) nr. 561/2006

Artikel 3 – alinea 1 – letter h

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Schrappen

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

Or. it

Amendement 174

Keith Taylor, Karima Delli, Bas Eickhout

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 1

PE618.187v01-00

80/119

AM\1146372NL.docx

Verordening (EG) nr. 561/2006
Artikel 3 – lid 1 – letter h

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Schrappen

Or. en

Motivering

Artikel 1 bevat als expliciete doelstelling van de verordening de verbetering van de verkeersveiligheid. Bestuurders van niet-commerciële wegvoertuigen moeten daarom dezelfde veiligheids- en rijregels toepassen. Dit amendement schrapt deze vrijstelling.

Amendement 175

Isabella De Monte, Nicola Caputo, David-Maria Sassoli

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 1

Verordening (EG) nr. 561/2006

Artikel 3 – lid 1 – letter h

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

h) voertuigen of een combinatie van voertuigen die worden gebruikt voor niet-commercieel goederenvervoer ***binnen een straal van 100 km rond de vestigingsplaats van de onderneming en waarvan de toegestane maximummassa niet meer dan 3,5 ton bedraagt;***

Or. en

Amendement 176

Georges Bach

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 1

Verordening (EG) nr. 561/2006

Artikel 3 – lid 1 – 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;**

Or. en

Amendement 177

Georges Bach

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 1

Verordening (EG) nr. 561/2006

Artikel 3 – lid 1 – letter h bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

h bis) lichte bedrijfsvoertuigen die worden gebruikt voor goederenvervoer binnen een straal van 200 kilometer rond de vestigingsplaats van de onderneming en waarvan de toegestane maximummassa tussen de 2,4 en 3,5 ton ligt;

Or. en

Motivering

Het gebruik van lichte bedrijfsvoertuigen waarvan de toegestane maximummassa tussen de 2,4 en 3,5 ton ligt, moet alleen onder het toepassingsgebied van de verordening vallen als zij worden gebruikt voor goederenvervoer buiten een straal van 200 km rond de vestigingsplaats van de onderneming. Deze afwijking is noodzakelijk zodat bedrijven, met name kleine en middelgrote, voor lokaal en regionaal vervoer nog steeds gebruik kunnen maken van lichte bedrijfsvoertuigen zonder tachograaf.

Amendement 178

Henna Virkkunen

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

h bis) voertuigen waarvan de toegestane maximummassa, inclusief aanhangwagen of oplegger, niet meer bedraagt dan 3,5 ton;

Or. en

Amendement 179
Alberto Cirio, Massimiliano Salini

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

Bestaande tekst

Amendement

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;

(1 bis) artikel 4, letter g), wordt vervangen door:

"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. ***De normale dagelijkse rusttijd kan ook worden opgesplitst in drie perioden, waarvan de eerste ten minste één ononderbroken uur bedraagt, de tweede ten minste twee ononderbroken uren bedraagt en de derde ten minste negen ononderbroken uren bedraagt. De normale dagelijkse rusttijd kan ook worden opgesplitst in drie perioden, waarvan de eerste ten minste***

twee ononderbroken uren bedraagt, de tweede ten minste één ononderbroken uur bedraagt en de derde ten minste negen ononderbroken uren bedraagt;

– "verkorte dagelijkse rusttijd": een periode van rust van ten minste negen uur doch minder dan elf uur;

– "verkorte dagelijkse rusttijd": een periode van rust van ten minste negen uur doch minder dan elf uur;";

Or. en

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

Motivering

Dit amendement is bedoeld om bestuurders meer flexibiliteit te bieden, zolang de normale dagelijkse rusttijd om veiligheidsredenen een onderbreking omvat van ten minste negen uur.

Amendement 180

Isabella De Monte, Nicola Caputo, David-Maria Sassoli

Voorstel voor een verordening

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

Verordening (EG) nr. 561/2006

Artikel 4 – alinea 1 – letter g

Bestaande tekst

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;

Amendement

(1 bis) artikel 4, letter g), wordt vervangen door:

"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. ***Deze normale dagelijkse rusttijd kan ook, alleen voor het wegvervoer van passagiers, worden opgesplitst in drie perioden: de eerste bedraagt ten minste***

één ononderbroken uur, de tweede bedraagt ten minste twee ononderbroken uren en de derde bedraagt ten minste negen ononderbroken uren. De eerste periode mag ook ten minste twee ononderbroken uren bedragen, de tweede ten minste één ononderbroken uur bedragen en de derde ten minste negen ononderbroken uren bedragen;

– "verkorte dagelijkse rusttijd": een periode van rust van ten minste negen uur doch minder dan elf uur;"

Or. en

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/HTML/?uri=CELEX:32006R0561&rid=1>)

Motivering

Bestuurders die passagiers vervoeren, moeten meer flexibiliteit hebben voor het nemen van normale dagelijkse rusttijd om deze aan te passen aan de behoeften van de passagiers.

Amendement 181

Lucy Anderson, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Karoline Graswander-Hainz, Kathleen Van Brempt, Michael Detjen, Ismail Ertug, Hugues Bayet, Theresa Griffin

Voorstel voor een verordening

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

Verordening (EG) nr. 561/2006

Artikel 4 – alinea 1 – letter h

Bestaande tekst

Voor de toepassing van dit reglement gelden de volgende definities:

[...]

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:

Amendement

(2 ter) artikel 4, letter h), wordt als volgt gewijzigd:

“Voor de toepassing van dit reglement gelden de volgende definities:

[...]

h) "wekelijkse rusttijd": een wekelijkse periode waarin een bestuurder vrijelijk over zijn tijd kan beschikken, **geen verplichtingen heeft tegenover zijn werkgever**, en die een "normale wekelijkse rusttijd" en een "verkorte wekelijkse rusttijd" omvat:

- "normale wekelijkse rusttijd": een periode van rust van ten minste 45 uur.
- „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;

- "normale wekelijkse rusttijd": een periode van rust van ten minste 45 uur.
- "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;"

Or. en

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

Amendement 182

Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Michael Detjen, Kathleen Van Brempt, Hugues Bayet, Ismail Ertug, Karoline Graswander-Hainz

Voorstel voor een verordening

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

Verordening (EG) nr. 561/2006

Artikel 4 – alinea 1 – letter h

Bestaande tekst

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.
- „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;

Amendement

(1 ter) artikel 4, eerste alinea letter h), wordt als volgt gewijzigd:

"h) "wekelijkse rusttijd": een wekelijkse periode waarin een bestuurder vrijelijk over zijn tijd kan beschikken, **geen verplichtingen heeft tegenover zijn werkgever**, en die een "normale wekelijkse rusttijd" en een "verkorte wekelijkse rusttijd" omvat:

- "normale wekelijkse rusttijd": een periode van rust van ten minste 45 uur.
- "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;"

Or. en

(http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5cf5ebde-d494-40eb-86a7-2131294ccbd9.0005.02/DOC_1&format=PDF)

Amendement 183

Marie-Christine Arnautu

Voorstel voor een verordening

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

Verordening (EG) nr. 561/2006

Artikel 4 – alinea 1 – letter h – inleidende formule

Bestaande tekst

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:*

Amendement

(1 bis) artikel 4, eerste alinea, onder h), inleidende formule, wordt als volgt gewijzigd:

"h) "normale wekelijkse rusttijd": *een periode van rust van ten minste 45 uur. De normale wekelijkse rusttijd mag niet in de cabine worden genomen.*";

Or. fr

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/HTML/?uri=CELEX:32006R0561&qid=1519652857817&from=NL>)

Amendement 184

Marian-Jean Marinescu, Andrey Novakov

Voorstel voor een verordening

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

Verordening (EG) nr. 561/2006

Artikel 4 – alinea 1 – letter j

Bestaande tekst

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

Amendement

(1 bis) artikel 4, eerste alinea, onder j), wordt als volgt gewijzigd:

"j) "rijtijd": de duur van de rijactiviteit zoals geregistreerd:

- automatisch of *semiautomatisch* 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;

– op manuele wijze zoals vereist door artikel 16, lid 2 van Verordening (EEG) nr. 3821/85;

met uitzondering van rijtijd tijdens het laden en lossen (snelheid lager dan 25 km/u);"

Or. en

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

Amendement 185

Marie-Christine Arnautu

Voorstel voor een verordening

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

Verordening (EG) nr. 561/2006

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(1 ter) aan artikel 4, alinea 1, wordt het volgende punt toegevoegd:

"r bis) "thuis": het woonadres van de bestuurder.";

Or. fr

Amendement 186

Keith Taylor, Karima Delli, Bas Eickhout

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 2

Verordening (EG) nr. 561/2006

Artikel 4 – alinea 1 – letter r (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

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

Schrappen

wordt ontvangen en dat geen inkomsten genereert.";

Or. en

Motivering

In overeenstemming met de amendementen om de vrijstelling van niet-commerciële voertuigen te schrappen op grond van de veiligheid en het welzijn van bestuurders.

Amendement 187
Gabriele Preuß

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

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 over de weg, anders dan vervoer voor rekening van derden of voor eigen rekening, waarvoor geen vergoeding wordt ontvangen en dat geen inkomsten genereert, ***terwijl de volledige of gedeeltelijke vergoeding van vervoerskosten ook wordt beschouwd als een dergelijke vergoeding of inkomsten.***

Or. en

Motivering

Gelet op de opkomst van nieuwe vormen van mobiliteit, moet duidelijk worden gemaakt dat vergoeding al beschikbaar is wanneer alleen de vervoerkosten worden vergoed door derden. Deze verduidelijking moet bijdragen aan eerlijke mededinging, sociale dumping voorkomen en de veiligheid behouden, waaronder in geval van privévervoer.

Amendement 188
Martina Dlabajová, António Marinho e Pinto

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

Artikel 4 – alinea 1 – letter r

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.

Or. en

Motivering

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

Amendement 189
Dieter-Lebrecht Koch

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

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 over de weg, anders dan vervoer voor rekening van derden of voor eigen rekening, waarvoor geen vergoeding wordt ontvangen en dat geen inkomsten **of omzet** genereert.

Or. de

Amendement 190
Inés Ayala Sender

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(2 bis) in artikel 4 wordt een nieuw punt r bis) ingevoegd:

"r bis) "thuis": basisvestiging van het bedrijf waarvandaan de bestuurder meestal vertrekt om internationale vervoersactiviteiten uit te voeren en/of enige andere door de partijen overeengekomen plaats.";

Or. xm

Amendement 191

Merja Kyllönen, Gesine Meissner, Henna Virkkunen

Voorstel voor een verordening

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

Verordening (EG) nr. 561/2006

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

"r bis) "systemen voor zelfrijdende voertuigen": de systemen die verantwoordelijk zijn voor de besturing van het voertuig overeenkomstig de in de VN-ECE-wetgeving gedefinieerde uit te voeren taak.";

Or. en

Motivering

Werkgroep 29 van de VN-ECE voor de harmonisatie van reglementen voor voertuigen bereidt momenteel voorstellen voor reglementen voor over de desbetreffende wetgeving voor definities van geautomatiseerde voertuigen onder de WG 29 en de algemene beginselen voor de ontwikkeling van een VN-verordening betreffende geautomatiseerde voertuigen.

Amendement 192

Georges Bach

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 2 bis (nieuw)
Verordening (EG) nr. 561/2006
Artikel 4 – alinea 1 – letter r bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

"r bis) "licht bedrijfsvoertuig": een voertuig waarvan de toegestane maximummassa tussen de 2,4 en 3,5 ton ligt en dat wordt gebruikt voor het vervoer van goederen;"

Or. en

Amendement 193
Cláudia Monteiro de Aguiar

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

"q bis) "thuis": het in een lidstaat geregistreerde thuisadres van de bestuurder of het vestigingsadres van de vervoersonderneming;"

Or. pt

Amendement 194
Georges Bach

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

"r ter) "thuis": de woonplaats van de bestuurder.";

Or. en

Amendement 195

Claudia Schmidt

Voorstel voor een verordening

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

Verordening (EG) nr. 561/2006

Artikel 4 – alinea 1 – letter k

Bestaande tekst

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;

Amendement

(2 bis) artikel 4, alinea 1, onder k), wordt vervangen door:

*"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. **De telling van de dagelijkse rijtijd eindigt bij het begin van een ononderbroken rusttijd van ten minste zeven uur. De telling van de daarna volgende dagelijkse rijtijd begint daarom aan het eind van deze rusttijd van ten minste zeven uur;"**;*

Or. de

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/HTML/?uri=CELEX:32006R0561&qid=1519652857817&from=NL>)

Amendement 196

Lars Adaktusson

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 2 – letter a (nieuw)

Verordening (EG) nr. 561/2006

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

a) aan artikel 4 wordt de volgende letter r bis) toegevoegd:

"r bis) "autonoom aandrijfsysteem": het systeem dat verantwoordelijk is voor de besturing van het voertuig overeenkomstig de in de VN-ECE-wetgeving gedefinieerde uit te voeren taak.";

Or. en

Amendement 197

Peter Kouroumbashev, Asim Ademov, Georgi Pirinski, Angel Dzhambazki, Emil Radev, Filiz Hyusmenova, István Ujhelyi, Nedzhmi Ali

Voorstel voor een verordening

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

Verordening (EG) nr. 561/2006

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(2 bis) aan artikel 4 worden de volgende letters r bis) en r ter) toegevoegd:

"r bis) "veilige parkeerplaats": een locatie die wordt omsloten door een barrière en voorzien van een incheckfaciliteit, met bewapende of onbewapende 24-uursbeveiliging;

r ter) "thuis": het operationeel centrum van de werkgever waar de bestuurder is gebaseerd of de woonplaats van de bestuurder.";

Or. en

Amendement 198

Elżbieta Katarzyna Łukacijewska

Voorstel voor een verordening

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

Verordening (EG) nr. 561/2006
Artikel 4 – alinea 1 – letter r bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

"r bis) "geschikte rustplaats": een speciale zone met toereikende parkeerplaatsen voor voertuigen, evenals rustfaciliteiten voor de bestuurders ervan, die voldoen aan de minimale vereisten op het gebied van veiligheid, beveiliging en service in deze verordening en die toegankelijk zijn via het wegennetwerk.";

Or. en

Amendement 199
Rolandas Paksas

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(2 bis) Aan artikel 4 wordt het volgende punt toegevoegd:

"q bis) "woonplaats": het land van registratie van de onderneming waar de bestuurder werkt of de geregistreerde woonplaats van de bestuurder;"

Or. It

Amendement 200
Marian-Jean Marinescu, Andrey Novakov

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

Bestaande tekst

Amendement

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

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

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

Or. en

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

Amendement 201

Lucy Anderson, Karoline Graswander-Hainz, Kathleen Van Brempt, Michael Detjen, Ismail Ertug, Hugues Bayet, Theresa Griffin

Voorstel voor een verordening

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

Verordening (EG) nr. 561/2006

Artikel 6 – leden 1 en 2

Bestaande tekst

Amendement

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.

5. De bestuurder registreert als "andere werkzaamheden" alle tijd besteed volgens de omschrijving in artikel 4, onder e), en

(2 bis) in artikel 6 worden de leden 1 en 2 vervangen door:

"1. De dagelijkse rijtijd mag niet meer bedragen dan **acht** uur.

De dagelijkse rijtijd mag echter worden verlengd tot ten hoogste **negen** uur, doch niet meer dan twee keer in een week.

2. De wekelijkse rijtijd mag niet meer bedragen dan **50** 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.

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 15, lid 3, onder c), van Verordening (EEG) nr. 3821/85 sedert zijn laatste dagelijkse of wekelijkse rusttijd. Deze registratie gebeurt manueel op een registratieblad of een afdruk of door gebruik van handmatige invoerfaciliteiten op het controleapparaat.

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 15, lid 3, onder c), van Verordening (EEG) nr. 3821/85 sedert zijn laatste dagelijkse of wekelijkse rusttijd. Deze registratie gebeurt manueel op een registratieblad of een afdruk of door gebruik van handmatige invoerfaciliteiten op het controleapparaat.";

Or. en

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

Amendement 202

Keith Taylor, Karima Delli, Bas Eickhout

Voorstel voor een verordening

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

Verordening (EG) nr. 561/2006

Artikel 6 – lid 1

Bestaande tekst

Artikel 6

1. De dagelijkse rijtijd mag niet meer bedragen dan **negen** uur.

Amendement

(2 bis) artikel 6, lid 1, wordt als volgt gewijzigd:

"1. De dagelijkse rijtijd mag niet meer bedragen dan **acht** uur.

De dagelijkse rijtijd mag echter worden verlengd tot ten hoogste **neven** uur, doch niet meer dan twee keer in een week.";

Or. en

(http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5cf5ebde-d494-40eb-86a7-2131294ccbd9.0005.02/DOC_1&format=PDF)

Motivering

Uit gesprekken met bestuurders wordt zeer duidelijk dat zij zich overbelast voelen. Door de maximumrijtijd te verkorten, wordt deze situatie verholpen.

Amendement 203

Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy

Voorstel voor een verordening

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

Verordening (EG) nr. 561/2006

Artikel 6 – leden 1 en 2

Bestaande tekst

1. De dagelijkse rijtijd mag niet meer bedragen dan **neg**n 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.

Amendement

(2 ter) in artikel 6 worden de leden 1 en 2 als volgt gewijzigd:

"1. De dagelijkse rijtijd mag niet meer bedragen dan **zes** uur.

De dagelijkse rijtijd mag echter worden verlengd tot ten hoogste **zeven** uur, doch niet meer dan **vier** keer in een week.

2. De wekelijkse rijtijd mag niet meer bedragen dan **40** uur, waarbij de maximale wekelijkse arbeidstijd als gedefinieerd in Richtlijn 2002/15/EG niet mag worden overschreden.";

Or. en

(ss)

Amendement 204

Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Michael Detjen, Hugues Bayet, Kathleen Van Brempt, Karoline Graswander-Hainz

Voorstel voor een verordening

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

Verordening (EG) nr. 561/2006

Artikel 6 – leden 1 en 2

Bestaande tekst

1. De dagelijkse rijtijd mag niet meer bedragen dan **neg**n uur.

Amendement

(2 bis) in artikel 6 worden de leden 1 en 2 als volgt gewijzigd:

"1. De dagelijkse rijtijd mag niet meer bedragen dan **acht** 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 **48** uur, waarbij de maximale wekelijkse arbeidstijd als gedefinieerd in Richtlijn 2002/15/EG niet mag worden overschreden.";

Or. en

(http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5cf5ebde-d494-40eb-86a7-2131294ccb9.0005.02/DOC_1&format=PDF)

Amendement 205

Keith Taylor, Karima Delli, Bas Eickhout

Voorstel voor een verordening

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

Verordening (EG) nr. 561/2006

Artikel 6 – lid 2

Bestaande tekst

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.

Amendement

(2 ter) artikel 6, lid 2, wordt als volgt gewijzigd:

"2. De wekelijkse rijtijd mag niet meer bedragen dan **48** uur, waarbij de maximale wekelijkse arbeidstijd als gedefinieerd in Richtlijn 2002/15/EG **nooit** mag worden overschreden.";

Or. en

(http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5cf5ebde-d494-40eb-86a7-2131294ccb9.0005.02/DOC_1&format=PDF)

Motivering

Zo wordt de wekelijkse rijtijd in lijn gebracht met de normale werktijdregelingen van Europese burgers, zoals in Richtlijn 2003/88/EG.

Amendement 206

Roberts Zile, Kosma Złotowski, Tomasz Piotr Poręba, Evžen Tošenovský, Angel Dzhambazki, Richard Sulík, Ryszard Antoni Legutko

Voorstel voor een verordening

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

Verordening (EG) nr. 561/2006
Artikel 6 – lid 3

Bestaande tekst

Amendement

(2 bis) artikel 6, lid 3, wordt vervangen door:

3. De totale bij elkaar opgetelde rijtijd gedurende **twee** opeenvolgende weken mag niet meer bedragen dan **90** uur.

"3. De totale bij elkaar opgetelde rijtijd gedurende **vier** opeenvolgende weken mag niet meer bedragen dan **180** uur.";

Or. en

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

Amendement 207 **Gabriele Preuß**

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – alinea 1 – punt 2 bis (nieuw)
Verordening (EG) nr. 561/2006
Artikel 6 – lid 3

Bestaande tekst

Amendement

(2 bis) artikel 6, lid 3, wordt als volgt gewijzigd:

3. De totale bij elkaar opgetelde rijtijd gedurende **twee** opeenvolgende weken mag niet meer bedragen dan **90** uur.

"3. De totale bij elkaar opgetelde rijtijd gedurende **vier** opeenvolgende weken mag niet meer bedragen dan **180** uur.";

Or. en

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/HTML/?uri=CELEX:32006R0561&rid=1>)

Motivering

Er wordt voorgesteld om over te gaan tot een daadwerkelijke referentieperiode van vier weken en om de huidige tekst van de verordening te wijzigen teneinde een flexibelere regelgeving mogelijk te maken.

Amendement 208 **Andor Deli, Ádám Kósa**

Voorstel voor een verordening

PE618.187v01-00

100/119

AM\1146372NL.docx

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

Verordening (EG) nr. 561/2006

Artikel 6 – lid 3

Bestaande tekst

Amendement

3. De totale bij elkaar opgetelde rijtijd gedurende **twee** opeenvolgende weken mag niet meer bedragen dan **90** uur.

(2 bis) artikel 6, lid 3, wordt vervangen door:

"3. De totale bij elkaar opgetelde rijtijd gedurende **vier** opeenvolgende weken mag niet meer bedragen dan **180** uur.";

Or. en

(http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5cf5ebde-d494-40eb-86a7-2131294ccb9.0005.02/DOC_1&format=PDF)

Motivering

De voorgestelde wijziging met betrekking tot de wekelijkse rusttijden kan zonder een heroverweging van de regels inzake rijtijden niet de gewenste flexibiliteit bieden, aangezien de toepassing in de praktijk van meer flexibele regels niet mogelijk zou zijn. Daarom moeten we, in overeenstemming met de voorgestelde referentieperiode van vier weken tevens de totale bij elkaar opgetelde rijtijd wijzigen in 180 uur voor elke periode van vier opeenvolgende weken.

Amendement 209

Martina Dlabajová, António Marinho e Pinto

Voorstel voor een verordening

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

Verordening (EG) nr. 561/2006

Artikel 6 – lid 3

Bestaande tekst

Amendement

3. De totale bij elkaar opgetelde rijtijd gedurende **twee** opeenvolgende weken mag niet meer bedragen dan **90** uur.

(2 bis) artikel 6, lid 3, wordt vervangen door:

"3. De totale bij elkaar opgetelde rijtijd gedurende **vier** opeenvolgende weken mag niet meer bedragen dan **180** uur.";

Or. en

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/ALL/?uri=CELEX%3A32006R0561>)

Motivering

In overeenstemming met het voorstel om over te stappen op een referentieperiode van vier weken, wordt voorgesteld een beperking van de totale bij elkaar opgetelde rijtijd van 180 uur in te voeren voor elke periode van vier opeenvolgende weken.

Amendement 210

Peter Kouroumbashev, Asim Ademov, Georgi Pirinski, Angel Dzhambazki, Emil Radev, Filiz Hysmenova, István Ujhelyi, Nedzhmi Ali

Voorstel voor een verordening

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

Verordening (EG) nr. 561/2006

Artikel 6 – lid 3

Bestaande tekst

3. De totale bij elkaar opgetelde rijtijd gedurende *twee* opeenvolgende weken mag niet meer bedragen dan **90** uur.

Amendement

(2 ter) artikel 6, lid 3, wordt als volgt gewijzigd:

"3. De totale bij elkaar opgetelde rijtijd gedurende vier opeenvolgende weken mag niet meer bedragen dan 180 uur. De totale bij elkaar opgetelde rijtijd gedurende drie opeenvolgende weken mag niet meer bedragen dan 159 uur.";

Or. en

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

Motivering

Om de verkeersveiligheid te waarborgen, moet een maximale rijtijd van 159 uur worden voorgeschreven.

Amendement 211

Marian-Jean Marinescu, Andrey Novakov

Voorstel voor een verordening

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

Verordening (EG) nr. 561/2006

Artikel 6 – lid 3

Bestaande tekst

Amendement

3. De totale bij elkaar opgetelde rijtijd gedurende **twee** opeenvolgende weken mag niet meer bedragen dan **90** uur.

(2 ter) artikel 6, lid 3, wordt als volgt gewijzigd:

"3. De totale bij elkaar opgetelde rijtijd gedurende **vier** opeenvolgende weken mag niet meer bedragen dan **180** uur.";

Or. en

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

Amendement 212

Elżbieta Katarzyna Łukacijewska

Voorstel voor een verordening

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

Verordening (EG) nr. 561/2006

Artikel 6 – lid 3

Bestaande tekst

Amendement

3. De totale bij elkaar opgetelde rijtijd gedurende **twee** opeenvolgende weken mag niet meer bedragen dan **90** uur.

(2 ter) artikel 6, lid 3, wordt als volgt gewijzigd:

"3. De totale bij elkaar opgetelde rijtijd gedurende **vier** opeenvolgende weken mag niet meer bedragen dan **180** uur.";

Or. en

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

Motivering

Een dergelijke formulering biedt wegvervoerders die de roosters van hun bestuurders inplannen meer flexibiliteit: zo kan een bestuurder langere, bij elkaar opgetelde rustperioden nemen. De referentieperiode van vier weken is de periode die wordt geregistreerd in de tachograaf.

Amendement 213

Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy

Voorstel voor een verordening

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

Verordening (EG) nr. 561/2006
Artikel 6 – lid 3

Bestaande tekst

Amendement

(2 quater) artikel 6, lid 3, wordt als volgt gewijzigd:

3. De totale bij elkaar opgetelde rijtijd gedurende twee opeenvolgende weken mag niet meer bedragen dan **90** uur.

"3. De totale bij elkaar opgetelde rijtijd gedurende twee opeenvolgende weken mag niet meer bedragen dan **80** uur.";

Or. en

(http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5cf5ebde-d494-40eb-86a7-2131294ccb9.0005.02/DOC_1&format=PDF)

Amendement 214
Keith Taylor, Karima Delli, Bas Eickhout

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – alinea 1 – punt 2 quater (nieuw)
Verordening (EG) nr. 561/2006
Artikel 6 – lid 3

Bestaande tekst

Amendement

(2 quater) artikel 6, lid 3, wordt als volgt gewijzigd:

3. De totale bij elkaar opgetelde rijtijd gedurende twee opeenvolgende weken mag niet meer bedragen dan **90** uur.

"3. De totale bij elkaar opgetelde rijtijd gedurende twee opeenvolgende weken mag niet meer bedragen dan **80** uur.";

Or. en

(http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5cf5ebde-d494-40eb-86a7-2131294ccb9.0005.02/DOC_1&format=PDF)

Motivering

Logisch gevolg van een achturige dag.

Amendement 215
Gabriele Preuß

Voorstel voor een verordening

PE618.187v01-00

104/119

AM\1146372NL.docx

Artikel 1 – alinea 1 – punt 3
Verordening (EG) nr. 561/2006
Artikel 6 – lid 5 – zin 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

Voor aanvang van een rit met een voertuig dat wordt gebruikt voor commerciële activiteiten die binnen het toepassingsgebied van deze verordening vallen, registreert de bestuurder 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, ***sinds zijn/haar laatste wekelijkse rustperiode.*** Deze registratie gebeurt manueel op een registratieblad of een afdruk of door gebruik van handmatige invoerfaciliteiten op het controleapparaat.

Or. en

Motivering

The proposal pursues a pragmatic solution in which the driver is obliged to fully record his activities when he starts to drive vehicles in-scope. This is intended to make life easier for the driver. It is also proposed to amend the (stricter) Commission proposal to the effect that drivers need to record other work and availability only since the last weekly rest period. The problem is of particular importance for drivers in occasional passenger transport (and in some cases also for occasional freight services) who often drive vehicles outside the scope of Regulation 561/2006 due to the occasional / seasonal nature of this activity. During the off-season it often happens that bus drivers only very rarely use services within the scope of the regulation, while they often drive school buses outside the scope of the regulation. The administrative burden for these drivers to produce manual verification on all these days would be very costly because of the numerous unscheduled procedures, which would lead to a high risk of errors and fines.

Amendement 216

Martina Dlabajová, António Marinho e Pinto

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 3

Verordening (EG) nr. 561/2006

Artikel 6 – lid 5 – zin 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

Voor aanvang van een rit met een voertuig dat wordt gebruikt voor commerciële activiteiten die binnen het toepassingsgebied van deze verordening vallen, registreert de bestuurder 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, *sinds zijn/haar laatste wekelijkse rustperiode*. Deze registratie gebeurt manueel op een registratieblad of een afdruk of door gebruik van handmatige invoerfaciliteiten op het controleapparaat.

Or. en

Motivering

Het voorstel introduceert een pragmatische oplossing waarbij de bestuurder zijn/haar activiteiten volledig moet registreren voor aanvang van een rit in een voertuig waarop de verordening van toepassing is, waardoor het gemakkelijker zal zijn voor de bestuurder om aan deze eis te voldoen. Ook wordt voorgesteld het voorstel van de EC te wijzigen door alleen van bestuurders te eisen dat zij andere werkzaamheden en perioden van beschikbaarheid sinds de laatste wekelijkse rustperiode registreren.

Amendement 217

Izaskun Bilbao Barandica, Gesine Meissner

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 3

Verordening (EG) nr. 561/2006

Artikel 6 – lid 5 – zin 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

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

Or. es

Amendement 218

Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Miltiadis Kyrkos

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 3

Verordening (EG) nr. 561/2006

Artikel 6 – lid 5 – zin 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

De bestuurder registreert als „andere werkzaamheden” alle tijd besteed volgens de omschrijving in artikel 4, onder e), en alle tijd die hij heeft besteed aan het besturen van een voertuig voor commerciële activiteiten die buiten de werkingssfeer van deze verordening vallen, en registreert alle perioden van "beschikbaarheid" volgens de definitie van

artikel 3, onder b), van Richtlijn 2002/15/EG overeenkomstig artikel 34, lid 5, onder b), punt iii), van Verordening (EU) nr. 165/2014. Deze registratie gebeurt manueel op een registratieblad of een afdruk of door gebruik van handmatige invoerfaciliteiten op het controleapparaat.

artikel 15, lid 3, onder c), van Verordening (EEG) nr. 3821/85, sinds zijn laatste dagelijkse of wekelijkse rusttijden. Deze registratie gebeurt manueel op een registratieblad of een afdruk of door gebruik van handmatige invoerfaciliteiten op het controleapparaat.

Or. en

Amendement 219
Lars Adaktusson

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – alinea 1 – punt 3 bis (nieuw)
Verordening (EG) nr. 561/2006
Artikel 6 – lid 5 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(3 bis) aan artikel 6 wordt het volgende lid 5 bis toegevoegd:

"5 bis. Een bestuurder mag de periode waarin een systeem voor zelfrijdende voertuigen is ingeschakeld, registreren als "andere werkzaamheden", mits de bestuurder niet betrokken is bij de actieve besturing van de voertuigen.";

Or. en

Amendement 220
Merja Kyllönen, Gesine Meissner, Henna Virkkunen

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – alinea 1 – punt 3 bis (nieuw)
Verordening (EG) nr. 561/2006
Artikel 6 – lid 5 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(3 bis) aan artikel 6 wordt lid 5 bis toegevoegd:

"5 bis. Een bestuurder mag de periode waarin een systeem voor zelfrijdende voertuigen is ingeschakeld, registreren als "andere werkzaamheden", mits de bestuurder niet betrokken is bij de actieve besturing van de voertuigen.";

Or. en

Motivering

Het registreren van perioden waarin een systeem voor zelfrijdende voertuigen is ingeschakeld, als "andere werkzaamheden" is gunstig voor werknemers en vervoersondernemingen als gevolg van meer flexibiliteit, meer veiligheid en minder domino-effecten.

Amendement 221

Alberto Cirio, Massimiliano Salini

Voorstel voor een verordening

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

Verordening (EG) nr. 561/2006

Artikel 7

Bestaande tekst

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.

Amendement

(3 bis) de tekst van artikel 7 wordt als volgt gewijzigd:

"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. Deze onderbreking kan ook worden 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 bepalingen van de eerste alinea wordt voldaan. Deze onderbreking kan ook worden vervangen door een onderbreking van ten minste 15 minuten gevolgd door twee onderbrekingen van ten minste 15 minuten die elk zodanig tijdens de periode worden ingelast dat aan de bepalingen van de eerste alinea wordt voldaan.";

Or. en

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

Motivering

Dit amendement beoogt de flexibiliteit van bestuurders bij het kiezen van hun onderbrekingstijden te vergroten, mits het totale evenwicht tussen werk en rust ongewijzigd blijft.

Amendement 222 **Nicola Caputo**

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – alinea 1 – punt 3 bis (nieuw)
Verordening (EG) nr. 561/2004
Artikel 7

Bestaande tekst

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.

Amendement

(3 bis) de tekst van artikel 7 wordt als volgt gewijzigd:

"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. Deze onderbreking kan ook worden 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 bepalingen van de eerste alinea wordt voldaan. Deze onderbreking kan ook worden vervangen door een onderbreking van ten minste 15 minuten gevolgd door twee onderbrekingen van ten minste 15 minuten die elk zodanig tijdens de periode worden ingelast dat aan de bepalingen van de eerste alinea wordt voldaan.";

Or. en

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

Amendement 223
Keith Taylor, Karima Delli, Bas Eickhout

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – alinea 1 – punt 3 bis (nieuw)
Verordening (EG) nr. 561/2006
Artikel 7 – alinea 1

Bestaande tekst

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.

Amendement

(3 bis) artikel 7, alinea 1, wordt als volgt gewijzigd:

"Na een rijperiode van vier uur neemt de bestuurder een aaneengesloten onderbreking van ten minste *zestig* minuten, tenzij hij een rusttijd neemt.";

Or. en

(http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5cf5ebde-d494-40eb-86a7-2131294ccbd9.0005.02/DOC_1&format=PDF)

Motivering

Logisch gevolg van een achturige dag.

Amendement 224
Wim van de Camp, Herbert Dorfmann

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – alinea 1 – punt 3 bis (nieuw)
Verordening (EG) nr. 561/2006
Artikel 7

Bestaande tekst

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.

Amendement

(3 bis) de tekst van artikel 7 wordt vervangen door:

"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 **onderbrekingen** van ten minste 15 minuten die elk zodanig tijdens de periode worden ingelast, dat aan de bepalingen van de eerste alinea wordt voldaan.";

Or. en

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

Motivering

De huidige regels betreffende onderbrekingen worden als te beperkend beschouwd. Deze wijziging maakt geen inbreuk op de totale onderbrekingstijd van de bestuurder, maar maakt wel meer flexibiliteit mogelijk om hem of haar te laten reageren op eventuele wijzigingen in de weg- en arbeidsomstandigheden.

Amendement 225
Merja Kyllönen

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – alinea 1 – punt 3 ter (nieuw)
Verordening (EG) nr. 561/2006
Artikel 7 – alinea 1

Bestaande tekst

Amendement

(3 ter) de tekst van artikel 7 wordt als volgt gewijzigd:

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.

"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 *of door een onderbreking van ten minste 30 minuten gevolgd door een onderbreking van ten minste 15 minuten. In beide gevallen wordt de laatste onderbreking* zodanig tijdens de periode ingelast, dat aan de bepalingen van de eerste alinea wordt voldaan.";

Or. en

(http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5cf5ebde-d494-40eb-86a7-2131294ccb9.0005.02/DOC_1&format=PDF)

Motivering

Op dit moment kan de onderbreking van 45 minuten na elke 4,5 uur rijden worden genomen in één keer of in twee afzonderlijke delen. Het is niet toegestaan de onderbrekingen in omgekeerde volgorde te nemen. Om de onderbrekingen beter te organiseren en in te passen overeenkomstig de huidige arbeidssituatie, het welzijn van de bestuurder en de beschikbare rustplaatsen, is het echter van essentieel belang dat de onderbrekingen in elke volgorde kunnen worden genomen, terwijl er een onderbreking van 30 minuten behouden blijft.

Amendement 226

Keith Taylor, Karima Delli, Bas Eickhout

Voorstel voor een verordening

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

Verordening (EG) nr. 561/2006

Artikel 7 – alinea 2

Bestaande tekst

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

Amendement

(3 ter) artikel 7, tweede alinea, wordt als volgt gewijzigd:

"Deze onderbreking kan worden vervangen door een onderbreking van ten minste **30** 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.";

Or. en

(http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5cf5ebde-d494-40eb-86a7-2131294ccb9.0005.02/DOC_1&format=PDF)

Amendement 227

Keith Taylor, Karima Delli, Bas Eickhout

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

Schrappen

Or. en

Amendement 228

Martina Dlabajová, António Marinho e Pinto

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

Wanneer een bestuurder deel uitmaakt van een meervoudige bemanning, **wordt de aanwezigheid van de bestuurder gedurende 45 minuten in een voertuig in beweging** dat door een andere bestuurder wordt bestuurd, **verondersteld een onderbreking te zijn.**

Or. en

Amendement 229

Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Miltiadis Kyrkos

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 periode van 45 minuten van een periode van beschikbaarheid van een bestuurder wordt beschouwd als een onderbreking indien een bestuurder deel uitmaakt van een meervoudige bemanning in een **bewegend** voertuig dat door een andere bestuurder wordt bestuurd, mits de bestuurder die de onderbreking neemt de bestuurder die het voertuig bestuurt niet bijstaat.

Or. en

Amendement 230

Markus Ferber, Norbert Lins

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

Zodra op de kalenderdag een onderbreking van ten minste 30 minuten overeenkomstig de tweede alinea is genomen, kan de bestuurder verdere noodzakelijke onderbrekingen inlassen door deze in drie perioden van 15 minuten per rijtijd van 4,5 uur onder te verdelen.
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.

Or. de

Amendement 231
Claudia Schmidt

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 ***verdeelde en onverdeelde onderbrekingen*** 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.

Or. de

Amendement 232
Gabriele Preuß

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 4 bis (nieuw)
Verordening (EG) nr. 561/2006
Artikel 7 – alinea 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(4 bis) aan artikel 7 wordt de volgende vierde alinea toegevoegd:

"Een bestuurder in passagiersvervoer moet een onderbreking van ten minste 45 minuten nemen na een rijtijd van vier en een half uur. Deze onderbreking kan worden vervangen door onderbrekingen van ten minste 15 minuten, die worden ingelast in de rijtijd of direct daarna om zo te voldoen aan de eerste alinea.";

Or. en

Motivering

De huidige voorgeschreven volgorde van onderbrekingen ("15 minuten gevolgd door 30 minuten") houdt geen rekening met de verschillende vereisten en omstandigheden van de klanten en, op dit moment, het besturend personeel.

Amendement 233
Gesine Meissner, Jozo Radoš

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – alinea 1 – punt 4 bis (nieuw)
Verordening (EG) nr. 561/2006
Artikel 7 – alinea 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(4 bis) aan artikel 7 wordt de volgende alinea toegevoegd:

"Een bestuurder in passagiersvervoer moet een onderbreking van ten minste 45 minuten nemen na een rijtijd van vier en een half uur. Deze onderbreking kan worden vervangen door onderbrekingen van ten minste 15 minuten, die worden ingelast in de rijtijd of direct daarna om zo te voldoen aan de eerste alinea.";

Amendement 234

Isabella De Monte, Nicola Caputo, David-Maria Sassoli

Voorstel voor een verordening

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

Verordening (EG) nr. 561/2006

Artikel 7 – alinea 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(4 bis) aan artikel 7 wordt de volgende alinea toegevoegd:

"Indien uitsluitend toegepast bij het vervoer 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, of kan de bestuurder ervoor kiezen drie onderbrekingen van 15 minuten te nemen, die elk zodanig tijdens de periode worden ingelast dat aan de bepalingen van de eerste alinea wordt voldaan.";

Or. en

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 235

Georges Bach

Voorstel voor een verordening

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

Verordening (EG) nr. 561/2004

Artikel 7 – alinea 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(4 bis) aan artikel 7 wordt de volgende alinea toegevoegd:

"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 bepalingen van de eerste alinea wordt voldaan.";

Or. en

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.