

## I

(Besluiten waarvan de publicatie voorwaarde is voor de toepassing)

**VERORDENING (EG) nr. 561/2006 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

**van 15 maart 2006**

**tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, tot wijziging van Verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad**

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Overwegende hetgeen volgt:

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 71,

(1) Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad van 20 december 1985 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer<sup>(4)</sup> beoogde de concurrentievoorwaarden tussen verschillende wijzen van vervoer over land te harmoniseren, met name met betrekking tot de sector van het wegvervoer, en de arbeidsomstandigheden en de verkeersveiligheid te verbeteren. De geboekte vooruitgang op deze gebieden moet gewaarborgd blijven en uitgebreid worden.

Gezien het voorstel van de Commissie<sup>(1)</sup>,

(2) In Richtlijn 2002/15/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2002 betreffende de organisatie van de arbeidstijd van personen die mobiele werkzaamheden in het wegvervoer uitoefenen<sup>(5)</sup>, is bepaald dat de lidstaten maatregelen dienen te nemen om de maximale wekelijkse arbeidstijd van mobiele werknemers te beperken.

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité<sup>(2)</sup>,

(3) Gebleken is dat zich moeilijkheden hebben voorgedaan bij de uniforme interpretatie, toepassing, naleving en controle in alle lidstaten van enkele bepalingen van Verordening (EEG) nr. 3820/85 betreffende rijtijden, onderbrekingen en rusttijden voor bestuurders in het nationale en internationale wegvervoer binnen de Gemeenschap, dit wegens de algemene bewoordingen waarin zij zijn gesteld.

Na raadpleging van het Comité van de Regio's,

(4) Een effectieve en uniforme naleving van deze bepalingen is wenselijk om de doelstellingen daarvan te bereiken en om de toepassing van deze voorschriften geen slechte reputatie te bezorgen. Er is derhalve een duidelijker en eenvoudiger samenstel van voorschriften noodzakelijk die gemakkelijker kunnen worden begrepen, geïnterpreteerd en toegepast door zowel de sector van het wegvervoer als de met de handhaving belaste instanties.

Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag, en gezien de gemeenschappelijke ontwerp-tekst die op 8 december 2005 door het Bemiddelingscomité is goedgekeurd<sup>(3)</sup>,

<sup>(1)</sup> PB C 51 E van 26.2.2002, blz. 234.

<sup>(2)</sup> PB C 221 van 17.9.2002, blz. 19.

<sup>(3)</sup> Advies van het Europees Parlement van 14 januari 2003 (PB C 38 E van 12.2.2004, blz. 152), gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 9 december 2004 (PB C 63 E van 15.3.2005, blz. 11) en standpunt van het Europees Parlement van 13 april 2005 (PB C 33 E van 9.2.2006, blz. 425). Wetgevingsresolutie van het Europees Parlement van 2 februari 2006 en besluit van de Raad van 2 februari 2006.

<sup>(4)</sup> PB L 370 van 31.12.1985, blz. 1. Verordening gewijzigd bij Richtlijn 2003/59/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 226 van 10.9.2003, blz. 4).

<sup>(5)</sup> PB L 80 van 23.3.2002, blz. 35.

- (5) De in deze verordening vervatte maatregelen inzake werkomstandigheden mogen geen afbreuk doen aan het recht van de sociale partners om, via CAO-overleg of anderszins, voor werknemers gunstiger bepalingen vast te stellen.
- (6) Het is wenselijk om duidelijk het toepassingsgebied van deze verordening te bepalen door de belangrijkste soorten van voertuigen die hieronder vallen, te specificeren.
- (7) Deze verordening is van toepassing op wegvervoer dat uitsluitend in de Gemeenschap plaatsvindt, dan wel tussen de Gemeenschap, Zwitserland en de landen die partij zijn bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte.
- (8) De Europese Overeenkomst nopens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanningen van motorrijtuigen in het internationale vervoer over de weg van 1 juli 1970 (AETR), als gewijzigd, dient van toepassing te blijven op het wegvervoer van goederen en personen door voertuigen die zijn ingeschreven in een lidstaat of een land dat overeenkomstsluitende partij is bij de AETR, en zulks voor de gehele rit wanneer die rit gaat tussen de Gemeenschap en een ander land dan Zwitserland en de landen die overeenkomstsluitende partij zijn bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte of door zo'n land. Het is essentieel de AETR zo snel mogelijk en liefst uiterlijk twee jaar na de inwerkingtreding van deze verordening te wijzigen om deze in overeenstemming te brengen met deze verordening.
- (9) In geval van wegvervoer met voertuigen die zijn ingeschreven in een derde land dat niet overeenkomstsluitende partij is bij de AETR, dienen de bepalingen van de AETR te gelden voor dat deel van de rit dat wordt afgelegd binnen de Gemeenschap dan wel binnen landen die overeenkomstsluitende partij zijn bij de AETR.
- (10) Daar de inhoud van de AETR onder het toepassingsgebied van deze verordening valt, berust de bevoegdheid tot het onderhandelen over en de sluiting van de betrokken overeenkomst bij de Gemeenschap.
- (11) Indien een wijziging van de interne regeling van de Gemeenschap op het betreffende gebied een dienovereenkomstige wijziging van de AETR vereist, dienen de lidstaten gemeenschappelijk op te treden om zo spoedig mogelijk een dergelijke wijziging in de AETR te bewerkstelligen volgens de daarin voorgeschreven procedure.
- (12) De lijst met uitzonderingen dient te worden bijgewerkt teneinde rekening te houden met de ontwikkelingen in de sector van het wegvervoer gedurende de afgelopen negentien jaar.
- (13) Er zouden volledige definities van de essentiële termen moeten worden gegeven om de interpretatie makkelijker te maken en te verzekeren dat de verordening op uniforme wijze wordt toegepast. Daarnaast moet worden gestreefd naar een uniforme interpretatie en toepassing van deze verordening door de nationale controleinstanties. De in de tekst opgenomen definitie van „week” laat onverlet dat de bestuurder op elke dag van de week zijn werkweek kan beginnen.
- (14) Teneinde een doeltreffende handhaving te kunnen garanderen is het van essentieel belang dat, na een overgangperiode, de bevoegde instanties bij wegcontroles kunnen nagaan of de rij- en rusttijden naar behoren zijn nageleefd op de dag van de controle en tijdens de voorafgaande 28 dagen.
- (15) De basisvoorschriften inzake de rijtijden moeten worden verduidelijkt en vereenvoudigd teneinde een effectieve en uniforme handhaving door middel van de digitale tachograaf mogelijk te maken, zoals bepaald in Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad van 20 december 1985 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer<sup>(1)</sup> en in deze verordening. Bovendien zullen de met handhaving belaste instanties van de lidstaten er in het kader van een permanent comité naar streven overeenstemming te bereiken over de uitvoering van deze verordening.
- (16) Het is mogelijk gebleken op grond van de regels van Verordening (EEG) nr. 3820/85 de dagelijkse rijtijd en onderbrekingen zo te plannen dat een bestuurder te lang zonder een volledige onderbreking achter het stuur kan zitten, hetgeen afbreuk doet aan de verkeersveiligheid en aan de arbeidsomstandigheden van bestuurders. Het is daarom passend er voor te zorgen dat opgesplitste onderbrekingen zo worden gespreid dat misbruik wordt vermeden.
- (17) Deze verordening strekt tot verbetering van de sociale omstandigheden van de werknemers op wie ze van toepassing is, alsmede tot verbetering van de verkeersveiligheid in het algemeen. Dit gebeurt vooral aan de hand van bepalingen in verband met de maximum rijtijd per dag, per week en per periode van twee opeenvolgende weken, de bepaling die een bestuurder verplicht om ten minste één keer per periode van twee opeenvolgende weken minstens één normale wekelijkse rusttijd te nemen en de bepalingen die voorschrijven dat een dagelijkse rusttijd in geen geval minder dan negen aaneengesloten uren mag duren. Omdat dit maatregelenpakket voldoende rust garandeert, en rekening houdend met de handhavingspraktijken van de voorbije jaren, is een regeling voor de compensatie van verkorte dagelijkse rusttijden niet langer nodig.
- (18) 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 dagelijkse rusttijden en onderbrekingen moeten worden vastgesteld.
- (19) Rekening houdend met de toename van het grensoverschrijdende goederen- en personenvervoer is het wenselijk, in het belang van de verkeersveiligheid en van een verbeterde handhaving, dat bij wegcontroles en controles ter plaatse bij de ondernemingen alle rijtijden, rusttijden en onderbrekingen in andere lidstaten of derde landen meegeteld worden en wordt vastgesteld of de toepasselijke voorschriften in hun geheel en correct in acht worden genomen.

<sup>(1)</sup> PB L 370 van 31.12.1985, blz. 8. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 432/2004 van de Commissie (PB L 71 van 10.3.2004, blz. 3).

- (20) De aansprakelijkheid van vervoersondernemingen moet in ieder geval betrekking hebben op vervoersondernemingen die natuurlijke of rechtspersonen zijn en mag niet uitsluiten dat wordt opgetreden tegen natuurlijke personen die de plegers of aanstichters van inbreuken op deze verordening of medeplichtigen hieraan zijn.
- (21) Het is noodzakelijk dat bestuurders die voor meerdere vervoersondernemingen werkzaam zijn, aan iedere werkgever adequate informatie verschaffen, zodat deze zijn verantwoordelijkheden uit hoofde van deze verordening kan nakomen.
- (22) Teneinde de sociale vooruitgang te bevorderen en de verkeersveiligheid te verbeteren, moet elke lidstaat het recht behouden om bepaalde passende maatregelen te treffen.
- (23) De nationale uitzonderingen dienen de veranderingen in de sector van het wegvervoer te weerspiegelen en moeten beperkt blijven tot die elementen welke thans niet aan concurrentiedruk onderhevig zijn.
- (24) De lidstaten dienen regels vast te stellen voor voertuigen die bestemd zijn voor geregelde diensten personenvervoer over een traject van niet meer dan 50 km. Deze regels moeten een adequate bescherming bieden in de vorm van toegestane rijtijden en voorgeschreven onderbrekingen en rusttijden.
- (25) In het belang van een effectieve handhaving is het wenselijk dat alle geregelde diensten van nationaal en internationaal personenvervoer gecontroleerd worden door middel van het standaard registreermechanisme.
- (26) De lidstaten dienen de regels vast te stellen inzake de sancties op inbreuken op deze verordening, en ervoor te zorgen dat deze regels worden geïmplementeerd. Deze sancties dienen doeltreffend, evenredig en niet-discriminerend te zijn en een afschrikkende werking te hebben. De mogelijkheid om, indien ernstige inbreuken zijn geconstateerd, het voertuig stil te zetten, moet eveneens deel uitmaken van de gemeenschappelijke scala aan maatregelen die door de lidstaten kunnen worden toegepast. De bepalingen in deze verordening over sancties of procedures laten de nationale regels inzake bewijslast onverlet.
- (27) In het belang van een duidelijke en effectieve handhaving is het wenselijk dat er wordt gezorgd voor uniforme bepalingen inzake de aansprakelijkheid van vervoersondernemingen en bestuurders voor inbreuken op deze verordening. Deze aansprakelijkheid kan in de lidstaat strafrechtelijke, civielrechtelijke of administratieve sancties tot gevolg hebben.
- (28) Aangezien de doelstelling van deze verordening, namelijk duidelijke gemeenschappelijke regels inzake rijtijden, onderbrekingen en rusttijden vast te stellen, niet in voldoende mate door de lidstaten kan worden gerealiseerd, en derhalve, wegens de behoefte aan gecoördineerde maatregelen, beter door de Gemeenschap kan worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel, gaat deze verordening niet verder dan wat nodig is om deze doelstelling te verwezenlijken.
- (29) De voor de uitvoering van deze verordening vereiste maatregelen worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden <sup>(1)</sup>.
- (30) Aangezien bepalingen inzake de minimumleeftijd van bestuurders bij Richtlijn 2003/59/EG <sup>(2)</sup> geregeld zijn en uiterlijk in 2009 moeten zijn omgezet, hoeft deze verordening uitsluitend overgangsbepalingen inzake de minimumleeftijd van de bemanning te bevatten.
- (31) Verordening (EEG) nr. 3821/85 dient te worden gewijzigd om de specifieke verplichtingen voor vervoersondernemingen en bestuurders te verduidelijken, de rechtszekerheid te bevorderen en de handhaving van rij- en rusttijden door controles langs de weg te vergemakkelijken.
- (32) Verordening (EEG) nr. 3821/85 dient te worden gewijzigd teneinde rechtszekerheid te garanderen wat betreft de nieuwe data voor de invoering van de digitale tachograaf en voor de beschikbaarheid van de bestuurderskaarten.
- (33) Met de invoering van het controleapparaat overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2135/98, dat de elektronische registratie van de activiteiten van de bestuurder op zijn bestuurderskaart over een periode van 28 dagen en van de activiteiten van het voertuig over een periode van 365 dagen mogelijk maakt, wordt in de toekomst een snellere en meer omvattende controle langs de weg mogelijk.
- (34) In Richtlijn 88/599/EEG <sup>(3)</sup> wordt bepaald dat bij controles langs de weg slechts de dagelijkse rijtijden, onderbrekingen en dagelijkse rusttijden moeten worden gecontroleerd. Met de invoering van de digitale controleapparatuur worden de gegevens van de bestuurder en van het voertuig elektronisch opgeslagen en is een elektronische analyse van de gegevens ter plaatse mogelijk. Hierdoor zouden op termijn ook de normale dagelijkse en verkorte dagelijkse rusttijden, en de normale wekelijkse en verkorte wekelijkse rusttijden, alsmede de compensatierust eenvoudig moeten kunnen worden gecontroleerd.

<sup>(1)</sup> PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

<sup>(2)</sup> Richtlijn 2003/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2003 betreffende de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van bestuurders van bepaalde voor goederen- en personenvervoer over de weg bestemde voertuigen, tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad en Richtlijn 91/349/EEG van de Raad en tot intrekking van Richtlijn 76/914/EEG van de Raad (PB L 226 van 10.9.2003, blz. 4). Richtlijn gewijzigd bij Richtlijn 2004/66/EG van de Raad (PB L 168 van 1.5.2004, blz. 35).

<sup>(3)</sup> Richtlijn 88/599/EEG van de Raad van 23 november 1988 betreffende standaardprocedures voor de controle op de toepassing van Verordening (EEG) nr. 3820/85 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer en Verordening (EEG) nr. 3821/85 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer (PB L 325 van 29.11.1988, blz. 55).

- (35) Gebleken is dat de naleving van deze verordening, en met name van de voorgeschreven maximale rijtijd gedurende een periode van twee weken, alleen kan worden gewaarborgd als er doelmatige en effectieve controles langs de weg worden uitgevoerd over die gehele periode.
- (36) De toepassing van de wetgeving inzake de digitale tachograaf moet in overeenstemming zijn met deze verordening, teneinde een optimale doelmatigheid te bereiken bij het toezicht op en de handhaving van bepaalde sociale voorschriften in het wegvervoer.
- (37) Ter wille van de duidelijkheid en doelmatigheid wordt Verordening (EEG) nr. 3820/85 ingetrokken en vervangen door deze verordening,

- b) voertuigen die zijn ingeschreven in een derde land dat geen overeenkomstsluitende partij is bij de AETR, alleen voor het gedeelte van de rit dat plaatsvindt op het grondgebied van de Gemeenschap of van landen die overeenkomstsluitende partij zijn bij de AETR.

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

### Artikel 3

HEBLEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

#### HOOFDSTUK I

#### INLEIDENDE BEPALINGEN

##### Artikel 1

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

##### Artikel 2

1. Deze verordening is van toepassing op wegvervoer:

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

2. Deze verordening is, ongeacht het land waar het voertuig is ingeschreven, van toepassing op wegvervoer dat plaatsvindt:

- a) uitsluitend binnen de Gemeenschap; of
- b) tussen de Gemeenschap, Zwitserland en de landen die partij zijn bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte.

3. De AETR is, in plaats van deze verordening, van toepassing op internationale vervoersactiviteiten over de weg die gedeeltelijk buiten de in lid 2 gedefinieerde gebieden plaatsvinden, met:

- a) voertuigen die zijn ingeschreven in de Gemeenschap of in landen die overeenkomstsluitende partij zijn bij de AETR, voor de gehele rit.

Deze verordening is niet van toepassing op wegvervoer door:

- a) voertuigen die gebruikt worden voor geregelde diensten van personenvervoer over een traject van niet meer dan 50 km;
- b) voertuigen waarvan de toegestane maximumsnelheid niet meer dan 40 km per uur bedraagt;
- c) voertuigen van, of zonder bestuurder gehuurd door, de strijdkrachten, civiele bescherming, brandweer en korpsen voor de handhaving van de openbare orde voorzover het vervoer plaatsvindt in het kader van de taak waarmee deze organen zijn belast en onder hun controle valt;
- d) voertuigen, met inbegrip van voertuigen gebruikt bij niet-commerciële vervoersoperaties met betrekking tot humanitaire hulp, die gebruikt worden in noodsituaties of voor reddingsoperaties;
- e) speciaal voor medische doeleinden gebruikte voertuigen;
- f) voertuigen die speciaal zijn uitgerust voor reparaties en wegslepen, binnen een straal van 100 km rond hun standplaats;
- g) voertuigen die op de weg worden beproefd met het oog op de technische ontwikkeling, reparatie of onderhoud, en nieuwe of vernieuwde voertuigen die nog niet in gebruik zijn genomen;
- h) voertuigen of een combinatie van voertuigen die worden gebruikt voor niet-commercieel goederenvervoer en waarvan de toegestane maximummassa niet meer dan 7,5 ton bedraagt;
- i) commerciële voertuigen die krachtens de wetgeving van de lidstaat waar ermee wordt gereden een historisch statuut hebben, en die voor niet-commercieel vervoer van personen of goederen worden gebruikt.

## Artikel 4

Voor de toepassing van deze verordening gelden de volgende definities:

- a) „wegvervoer”: iedere verplaatsing die geheel of gedeeltelijk over voor openbaar gebruik toegankelijke wegen plaatsvindt, in lege of beladen toestand, door een voertuig, bestemd voor het vervoer van personen of goederen;
- b) „voertuig”: motorrijtuig, trekker, aanhangwagen of oplegger of een combinatie van deze voertuigen, zoals hierna omschreven:
- „motorrijtuig”: ieder voertuig, gewoonlijk gebruikt voor het vervoer van personen of goederen, dat zich op eigen kracht over de weg beweegt, niet zijnde een voertuig dat zich permanent langs spoorstaven beweegt;
  - „trekker”: ieder voertuig, in het bijzonder gebouwd voor het trekken, duwen of in beweging brengen van aanhangwagens, opleggers, werktuigen of machines, dat zich op eigen kracht over de weg beweegt, niet zijnde een voertuig dat zich permanent langs spoorstaven beweegt;
  - „aanhangwagen”: ieder voertuig, bestemd om aan een motorrijtuig of aan een trekker te worden gekoppeld;
  - „oplegger”: een aanhangwagen welke geen vooras heeft en op zodanige wijze aan de trekker of het motorrijtuig wordt gekoppeld dat een belangrijk deel van zijn eigen gewicht en van het gewicht van zijn lading door de trekker of het motorrijtuig wordt gedragen;
- c) „bestuurder”: iedere persoon die het voertuig bestuurt, zelfs gedurende een korte periode, of die zich in het voertuig bevindt is om het, als onderdeel van zijn verplichtingen, zonodig te kunnen besturen;
- d) „onderbreking”: elke periode waarin de bestuurder niet mag rijden en ook geen andere werkzaamheden mag verrichten en die uitsluitend dient om te rusten;
- e) „andere werkzaamheden”: alle activiteiten die worden gedefinieerd als arbeidstijd in artikel 3, onder a), van Richtlijn 2002/15/EG, behalve „rijden”, met inbegrip van alle werkzaamheden voor dezelfde of voor een andere werkgever in of buiten de vervoerssector;
- f) „rust”: iedere ononderbroken periode waarin een bestuurder vrijelijk over zijn tijd kan beschikken;
- g) „dagelijkse rusttijd”: de dagelijkse periode waarin een bestuurder vrijelijk over zijn tijd kan beschikken, en die een „normale dagelijkse rusttijd” en een „verkorte dagelijkse rusttijd” omvat;
- „normale dagelijkse rusttijd”: een periode van rust van ten minste elf uur. De normale dagelijkse rusttijd kan ook worden opgesplitst in twee perioden, waarvan de eerste ten minste drie ononderbroken uren bedraagt en de tweede ten minste negen ononderbroken uren bedraagt;
  - „verkorte dagelijkse rusttijd”: een periode van rust van ten minste negen uur doch minder dan elf uur;
- h) „wekelijkse rusttijd”: een wekelijkse periode waarin een bestuurder vrijelijk over zijn tijd kan beschikken, en die een „normale wekelijkse rusttijd” en een „verkorte wekelijkse rusttijd” omvat:
- „normale wekelijkse rusttijd”: een periode van rust van ten minste 45 uur;
  - „verkorte wekelijkse rusttijd”: een periode van rust van minder dan 45 uur die, onder de voorwaarden van artikel 8, lid 6, kan worden bekort tot minimaal 24 achtereenvolgende uren;
- i) „week”: de periode tussen 00.00 uur op maandag en 24.00 uur op zondag;
- j) „rijtijd”: de duur van de rijactiviteit zoals geregistreerd:
- automatisch of semi-automatisch door het controle-apparaat zoals bepaald in bijlage I en I B van Verordening (EEG) nr. 3821/85; of
  - op manuele wijze zoals vereist door artikel 16, lid 2 van Verordening (EEG) nr. 3821/85;
- k) „dagelijkse rijtijd”: de totale bij elkaar opgetelde rijtijd tussen het einde van de ene dagelijkse rusttijd en het begin van de volgende dagelijkse rusttijd of tussen een dagelijkse en een wekelijkse rusttijd;
- l) „wekelijkse rijtijd”: de totale bij elkaar opgetelde rijtijd gedurende een week;
- m) „toegestane maximummassa”: de hoogst toegestane totaal­massa van een voertuig, het laadvermogen daaronder begrepen;
- n) „geregelde diensten van personenvervoer”: nationale en internationale diensten als omschreven in artikel 2 van Verordening (EG) nr. 684/92 van de Raad van 16 maart 1992 houdende gemeenschappelijke regels voor het internationale vervoer van personen met touringcars en autobussen <sup>(1)</sup>;
- o) „meervoudige bemanning”: een situatie waarin er zich tijdens elke rijperiode tussen twee opeenvolgende dagelijkse rusttijden of tussen een dagelijkse rusttijd en een wekelijkse rusttijd ten minste twee bestuurders in het voertuig bevinden om het te besturen. Bij meervoudige bemanning is de aanwezigheid van een andere bestuurder of andere bestuurders gedurende het eerste uur facultatief, maar gedurende de resterende periode verplicht;

(1) PB L 74 van 20.3.1992, blz. 1 Verordening laatstelijk gewijzigd bij de Toetredingsakte van 2003.

- p) „vervoersonderneming”: een natuurlijke persoon, een rechtspersoon, een vereniging of een groep mensen zonder rechtspersoonlijkheid, met of zonder winstoogmerk, of een officiële instantie, met eigen rechtspersoonlijkheid of afhankelijk van een autoriteit met een rechtspersoonlijkheid, die zich bezighoudt met wegvervoer voor rekening van derden of voor eigen rekening;
- q) „rijperiode”: de bij elkaar opgetelde rijtijd vanaf het ogenblik dat een bestuurder begint te rijden na een rusttijd of een onderbreking, totdat hij een rusttijd neemt of een onderbreking neemt. Een rijperiode kan al dan niet onderbroken worden.

## HOOFDSTUK II

### BEMANNING, RIJTIJDEN, ONDERBREKINGEN EN RUSTTIJDEN

#### Artikel 5

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

#### Artikel 6

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

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

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

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.

#### Artikel 7

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

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

#### Artikel 8

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

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

3. Een dagelijkse rusttijd mag worden verlengd tot een normale wekelijkse rusttijd of een verkorte wekelijkse rusttijd.
4. Een bestuurder mag tussen twee wekelijkse rusttijden ten hoogste drie keer een verkorte dagelijkse rusttijd hebben.
5. In afwijking van lid 2 geldt dat een bestuurder die deel uitmaakt van een meervoudige bemanning, een nieuwe dagelijkse rusttijd van ten minste 9 uur moet hebben genomen binnen 30 uur na het einde van een dagelijkse of wekelijkse rusttijd.

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

- twee normale wekelijkse rusttijden, of
- één normale wekelijkse rusttijd en één verkorte wekelijkse rusttijd van ten minste 24 uur nemen. De verkorting moet evenwel worden gecompenseerd door een equivalente periode van rust die voor het einde van de derde week na de betrokken week en bloc genomen moet worden.

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

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

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

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

#### Artikel 9

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

2. Tijd besteed om te reizen naar een plaats om controle te nemen over een voertuig dat onder het toepassingsgebied van deze verordening valt, of om terug te keren van deze plaats, wanneer het voertuig zich niet in de woonplaats van de bestuurder of in de exploitatievestiging van de werkgever waaraan de bestuurder normalerwijze verbonden is, bevindt, wordt niet geteld als rust of een onderbreking, tenzij de bestuurder reist met een veerboot of trein en een bed of slaapbank ter beschikking heeft.

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

### HOOFDSTUK III

#### AANSPRAKELIJKHEID VAN DE VERVOERSONDERNEMING

##### Artikel 10

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

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

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

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

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

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

i) zorgt ervoor dat alle relevante gegevens zo vaak als is voorgeschreven door de lidstaat, van de voertuigunit en de bestuurderskaart worden overgebracht. Tevens brengt de vervoersonderneming de relevante gegevens frequenter over om ervoor te zorgen dat alle door of voor die onderneming verrichte activiteiten worden overgebracht;

ii) zorgt ervoor dat alle gegevens die van de voertuigunit en de bestuurderskaart worden overgebracht gedurende ten minste twaalf maanden vanaf de registratie ervan worden bewaard en op verzoek van de met controle belaste ambtenaar in de vestigingen van de onderneming rechtstreeks of op afstand toegankelijk zijn;

b) in dit lid heeft „overbrengen” de betekenis die daaraan wordt toegekend in Verordening (EEG) nr. 3821/85, bijlage I B, hoofdstuk I, onder s);

c) de uiterste termijn waarbinnen de relevante gegevens ingevolge alinea a), onder i), moeten worden overgebracht, kan door de Commissie worden vastgesteld volgens de raadplegingsprocedure van artikel 24, lid 2.

### HOOFDSTUK IV

#### UITZONDERINGEN

##### Artikel 11

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

### Artikel 12

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

### Artikel 13

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

- a) voertuigen van, of zonder bestuurder gehuurd door, de overheid voor wegvervoer dat de particuliere vervoersondernemingen niet beconcurrereert;
  - b) voertuigen voor goederenvervoer van, of zonder bestuurder gehuurd door landbouw-, tuinbouw-, bosbouw-, veeteelt of visserijbedrijven die in het kader van hun eigen bedrijvigheid worden gebruikt voor ritten binnen een straal van 100 km rond de vestigingsplaats van het bedrijf;
  - c) land- en bosbouwtrekkers die worden gebruikt voor land- of bosbouwwerkzaamheden, binnen een straal van 100 km rond de vestigingsplaats van het bedrijf dat deze voertuigen bezit, huurt of leest;
  - d) voertuigen of combinaties van voertuigen met een toegestane maximummassa van ten hoogste 7,5 ton, die worden gebruikt:
    - door leveranciers van de universele dienst als gedefinieerd in artikel 2, onder 13, van Richtlijn 97/67/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 december 1997 betreffende gemeenschappelijke regels voor de ontwikkeling van de interne markt voor postdiensten in de Gemeenschap en de verbetering van de kwaliteit van de dienst <sup>(1)</sup> voor het bezorgen van goederen in het kader van de universele dienst; of
    - voor het dragen van materiaal, apparatuur of machines die de bestuurder beroepshalve gebruikt.
- Deze voertuigen mogen alleen binnen een straal van 50 km rond de vestigingsplaats van het bedrijf worden gebruikt en op voorwaarde dat dit vervoer niet de hoofdactiviteit van de bestuurder is;
- e) voertuigen die uitsluitend rijden op eilanden waarvan de oppervlakte niet meer dan 2 300 km<sup>2</sup> bedraagt en die niet met de rest van het nationale grondgebied zijn verbonden door een brug, een wad of een tunnel, geschikt voor het verkeer van motorvoertuigen;
  - f) voor goederenvervoer gebruikte voertuigen, binnen een straal van 50 km rond de vestigingsplaats van het bedrijf, die worden aangedreven met aardgas of LPG of elektriciteit, met een toegestane maximummassa, met inbegrip van de massa van de aanhangwagens of opleggers, van niet meer dan 7,5 ton;
  - g) voertuigen die worden gebruikt voor autorijlessen en -examens met het oog op het verkrijgen van een rijbewijs of een getuigschrift van vakbekwaamheid, op voorwaarde dat deze voertuigen niet worden gebruikt voor het commerciële vervoer van goederen of personen;
  - h) voertuigen die worden gebruikt in verband met de rioleringsdienst, diensten ter bescherming tegen overstromingen, diensten met betrekking tot de water-, gas of electriciteitsvoorziening, onderhoud van en toezicht op wegen, de ophaaldienst voor huishoudelijk afval en de verwijdering ervan, diensten van telegrafie en telefonie, radio- en televisie-uitzendingen, evenals voor de opsporing van zend- of ontvangingapparatuur voor radio en televisie;
  - i) voertuigen met 10 tot 17 zitplaatsen die uitsluitend worden gebruikt voor niet-commercieel personenvervoer;
  - j) speciaal voor het vervoer van circus- of kermismateriaal uitgeruste voertuigen;
  - k) speciaal uitgeruste voertuigen voor mobiele projecten, die in stilstand voornamelijk als educatieve inrichting bedoeld zijn;
  - l) voertuigen voor het ophalen van melk op boerderijen en het terugbrengen van melkbussen of zuivelproducten voor de veevoeding naar boerderijen;
  - m) speciaal voor geld- en/of waardetransporten uitgeruste voertuigen;
  - n) voertuigen gebruikt voor het vervoer van niet voor menselijke consumptie bestemde geslachte dieren of slachtafvallen;
  - o) voertuigen die uitsluitend gebruikt worden op wegen binnen hubfaciliteiten, zoals havens, intermodale overslagcentra en spoorwegterminals;
  - p) voertuigen die voor het vervoer van levende dieren van de boerderijen naar de plaatselijke markten en omgekeerd of van de markten naar de plaatselijke slachthuizen gebruikt worden binnen een straal van ten hoogste 50 km.

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

<sup>(1)</sup> PB L 15 van 21.1.1998, blz. 14. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1882/2003 (PB L 284 van 31.10.2003, blz. 1).



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

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

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

#### Artikel 14

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

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

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

#### Artikel 15

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

### HOOFDSTUK V

#### CONTROLEPROCEDURES EN SANCTIES

#### Artikel 16

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

- a) geregelde diensten van nationaal personenvervoer; en

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

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

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

3. Het dienstrooster moet:

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

#### Artikel 17

1. Lidstaten moeten aan de hand van het standaardschema zoals beschreven in Beschikking 93/173/EEG<sup>(1)</sup> aan de Commissie de nodige inlichtingen verstrekken zodat zij in staat wordt gesteld om de twee jaar een verslag op te stellen over de toepassing van deze verordening en van Verordening (EEG) nr. 3821/85 en over de ontwikkelingen op de betrokken gebieden.

2. De Commissie moet deze inlichtingen uiterlijk op 30 september van het jaar na afloop van de betrokken tweejarige periode ontvangen.

3. In dit verslag wordt aangegeven in welke mate van de uitzonderingsbepalingen in artikel 13 gebruik is gemaakt.

4. De Commissie legt dit verslag binnen dertien maanden na afloop van de betrokken tweejarige periode voor aan het Europees Parlement en de Raad.

<sup>(1)</sup> PB L 72 van 25.3.1993, blz. 33.

*Artikel 18*

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

*Artikel 19*

1. De lidstaten stellen regelgeving vast inzake sancties voor inbreuken op deze verordening en op Verordening (EEG) nr. 3821/85 en nemen alle maatregelen die noodzakelijk zijn voor de uitvoering ervan. Deze sancties dienen doeltreffend, evenredig en niet-discriminerend te zijn en een afschrikkende werking te hebben. Geen enkele inbreuk op deze verordening of op Verordening (EEG) nr. 3821/85 mag aan meer dan één sanctie of procedure onderworpen worden. De lidstaten doen de Commissie uiterlijk op de in artikel 29, tweede alinea, vermelde datum mededeling van deze maatregelen en van de regelgeving inzake sancties. De Commissie stelt de lidstaten hiervan in kennis.

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

Wanneer een inbreuk wordt vastgesteld:

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

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

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

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

*Artikel 20*

1. De bestuurder moet alle bewijzen die een lidstaat met betrekking tot sancties of het instellen van een procedure heeft

verstrekt, bewaren totdat dezelfde inbreuk op deze verordening niet langer tot een tweede procedure of sanctie uit hoofde van de verordening kan leiden.

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

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

*Artikel 21*

In die gevallen dat een lidstaat oordeelt dat er zich een inbreuk op deze verordening stelt die de verkeersveiligheid op manifeeste wijze in gevaar brengt, machtigt zij de bevoegde autoriteiten het betrokken voertuig stil te leggen tot het ogenblik waarop een einde is gemaakt aan de oorzaak van de inbreuk. Een lidstaat kan de bestuurder verplichten een dagelijkse rusttijd te nemen. Een lidstaat kan tevens in voorkomend geval de vergunning van een onderneming intrekken, schorsen of beperken als die onderneming in de betrokken lidstaat is gevestigd, of het rijbewijs van een bestuurder intrekken, schorsen of beperken. De Commissie, handelend volgens artikel 24, lid 2, ontwikkelt richtsnoeren ter bevordering van een geharmoniseerde toepassing van dit artikel.

*Artikel 22*

1. De lidstaten verlenen elkaar assistentie bij de toepassing van deze verordening en het toezicht op de naleving daarvan.

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

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

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

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

*Artikel 23*

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

*Artikel 24*

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité ingesteld bij artikel 18, lid 1, van Verordening (EEG) nr. 3821/85.
2. In de gevallen waarin naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 3 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van het bepaalde in artikel 8 van dat besluit.
3. Het comité stelt zijn reglement van orde vast.

*Artikel 25*

1. Op verzoek van een lidstaat of op eigen initiatief:
  - a) onderzoekt de Commissie gevallen waar zich verschillen voordoen in de toepassing en handhaving van de verordening, met name wat betreft rijtijden, onderbrekingen en rusttijden;
  - b) licht de Commissie de verordening toe, teneinde een uniforme aanpak te bevorderen.
2. In de gevallen bedoeld in lid 1 neemt de Commissie een besluit over de aanbevolen aanpak overeenkomstig de procedure zoals bedoeld in artikel 24, lid 2. De Commissie deelt haar besluit mede aan het Europees Parlement, de Raad en de lidstaten.

## HOOFDSTUK VI

## SLOTBEPALINGEN

*Artikel 26*

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

- 1) Artikel 2 wordt vervangen door:

*„Artikel 2*

Voor de toepassing van deze verordening zijn de in artikel 4 van Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer en tot wijziging van de Verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad (\*) gegeven definities van toepassing.

(\*) PB L 102 van 11.4.2006, blz. 1.”

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

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

uiterlijk op 31 december 2007 aan dit voorschrift te voldoen.

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

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

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

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

- 4) In artikel 15 worden de volgende wijzigingen aangebracht

— aan lid 1 wordt de volgende alinea toegevoegd:

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

- a) aan het begin van zijn rit een afdruk van de gegevens van het door hem bestuurde voertuig, waarop hij vermeldt:

- i) gegevens waardoor hij kan worden geïdentificeerd (naam, nummer van zijn bestuurderskaart of rijbewijs), voorzien van zijn handtekening;

- ii) de in lid 3, tweede streepje, onder b), c) en d), aangegeven tijdgroepen;

- b) aan het eind van zijn rit een afdruk van de gegevens over de perioden die zijn geregistreerd door het controleapparaat en vermeldt hij alle perioden die aan andere werkzaamheden, beschikbaarheid en rust zijn besteed na de afdruk aan het begin van de rit, indien deze niet door de tachograaf zijn geregistreerd, en vermeldt de bestuurder in dat document gegevens die zijn identificatie mogelijk maken (naam, nummer van zijn bestuurderskaart of rijbewijs), voorzien van zijn handtekening.”;



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

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

*Artikel 28*

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

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

*Artikel 29*

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

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

Gedaan te Straatsburg, 15 maart 2006.

*Voor het Europees  
De voorzitter*  
J. BORRELL FONTELLES

*Parlement Voor de Raad  
De voorzitter*  
H. WINKLER