Publicatieblad
van de Europese Unie

NL
L-serie

2024/1258

2.5.2024

VERORDENING (EU) 2024/1258 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 24 april 2024

tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 wat betreft de minimumeisen voor minimale onderbrekingen en dagelijkse en wekelijkse rusttijden in de sector van het ongeregeld personenvervoer en wat betreft de bevoegdheid van de lidstaten om sancties op te leggen voor inbreuken op Verordening (EU) nr. 165/2014 in een andere lidstaat of in een derde land

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 91, lid 1,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité ([1]),

Na raadpleging van het Comité van de Regio's,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure ([2]),

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Goede arbeidsomstandigheden voor bestuurders en eerlijke handelsvoorwaarden voor wegvervoersondernemingen zijn uiterst belangrijk om te komen tot een efficiënte, veilige en sociaal verantwoordelijke wegvervoerssector, die niet-discriminerend is en aantrekkelijk voor gekwalificeerde werknemers. Het is dan ook essentieel dat de sociale regelgeving van de Unie inzake wegvervoer duidelijk, evenwichtig, doelmatig en gemakkelijk toe te passen en te handhaven is, en dat die in de hele Unie op een doeltreffende en consequente manier wordt uitgevoerd.

(2) De regels inzake maximale dagelijkse en wekelijkse rijtijden, minimale onderbrekingen en dagelijkse en wekelijkse rusttijden in Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad ([3]) zijn van toepassing op wegvervoerondernemers en hun bestuurders, ongeacht of zij betrokken zijn bij het vervoer van personen of goederen en ongeacht of het vervoer van personen geregeld of ongeregeld is.

(3) De sector van het ongeregeld personenvervoer over de weg vertoont andere kenmerken dan die van de sector van het goederenvervoer of het geregeld personenvervoer over de weg. De sector van het ongeregeld personenvervoer wordt gekenmerkt door een hoge seizoensgebondenheid, verschillende rijtijden en uiteenlopende rijafstanden, die afhangen van de toeristische activiteiten van de passagiers. Waar mogelijk moet worden ingespeeld op de behoeften van de passagiers, zoals ongeplande, plotse verzoeken voor extra haltes en wijzigingen van de route of de dienstregeling. Bij ongeregeld personenvervoer over de weg is de rijtijd doorgaans korter dan bij vrachtvervoer of geregeld busvervoer. De bestuurders slapen meestal ook in hotels en rijden zelden 's nachts. Het is echter mogelijk dat de bestuurders tijdens de arbeidstijd extra activiteiten moeten verrichten, vaak als gevolg van interacties met passagiers.

(4) In de evaluatie achteraf van Verordening (EG) nr. 561/2006 werd geconcludeerd dat sommige uniforme regels met betrekking tot minimale onderbrekingen en rusttijden niet geschikt zijn voor de specifieke kenmerken van het ongeregeld personenvervoer over de weg. Uit verdere beoordelingen van de Commissie in dat verband is gebleken dat sommige voorschriften van Verordening (EG) nr. 561/2006 inzake onderbrekingen en dagelijkse en wekelijkse rusttijden ongeschikt en onpraktisch zijn voor bestuurders en ondernemers die ongeregeld personenvervoer over de weg verrichten, aangezien zij een negatief effect hebben op het vermogen om efficiënt en hoogwaardig ongeregeld personenvervoer te organiseren, op de arbeidsomstandigheden van de bestuurders en bijgevolg op de verkeersveiligheid.

([1]) PB C, C/2023/882, 8.12.2023, ELI http://data.europa.eu/eli/C/2023/882/oj.

([2]) Standpunt van het Europees Parlement van 13 maart 2024 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad) en besluit van de Raad van 12 april 2024.

([3]) 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).

(5) Daarom is het passend de voorschriften inzake minimale onderbrekingen en rusttijden aan te passen aan de specifieke eisen van het ongeregeld personenvervoer over de weg en de toepasselijke regels voor binnenlands en internationaal ongeregeld personenvervoer over de weg op elkaar af te stemmen.

(6) Flexibelere regels voor de planning van onderbrekingen en rusttijden van bestuurders die ongeregeld personenvervoer over de weg verrichten, mogen op geen enkele wijze de veiligheid van de bestuurders of de verkeersveiligheid in gevaar brengen, de vermoeidheid van de bestuurders doen toenemen, noch een achteruitgang van de arbeidsomstandigheden tot gevolg hebben. Een dergelijke flexibiliteit mag derhalve geen wijziging brengen in de huidige regels inzake de totale minimale onderbrekingen, de maximale rijtijden per dag en per week, de maximale tweewekelijkse rijtijd en de maximale arbeidstijd overeenkomstig het toepasselijke recht, waaronder Richtlijn 2002/15/EG van het Europees Parlement en de Raad ([4]).

(7) Om een uniforme definitie van ongeregeld personenvervoer te waarborgen, moet worden verduidelijkt dat de definitie in Verordening (EG) nr. 1073/2009 van het Europees Parlement en de Raad ([5]) betrekking heeft op zowel binnenlands als internationaal vervoer. Het is ook passend de definitie van geregelde diensten van personenvervoer te actualiseren, met een verwijzing naar Verordening (EG) nr. 1073/2009, waarbij Verordening (EEG) nr. 684/92 van de Raad ([6]) werd ingetrokken.

(8) Meer flexibiliteit bij de planning van onderbrekingen voor bestuurders die ongeregeld personenvervoer over de weg verrichten, mag onder geen beding tot meer vermoeidheid of stress bij bestuurders leiden. Er moet voor worden gezorgd dat bestuurders onderbrekingen nemen van een minimumduur die nodig is om naar behoren en voldoende te kunnen rusten. Daarom is het passend voor elke onderbreking een minimumduur vast te stellen. Bestuurders die ongeregeld personenvervoer over de weg verrichten, moeten de mogelijkheid krijgen hun verplichte onderbreking op te splitsen in twee afzonderlijke onderbrekingen van ten minste 15 minuten elk, met inachtneming van de totale vereiste minimale onderbreking van 45 minuten. Meer flexibiliteit bij de planning van die onderbrekingen mag bestuurders er echter niet van weerhouden onderbrekingen te nemen die langer duren dan de vereiste minimumduur of extra onderbrekingen te nemen.

(9) Om ervoor te zorgen dat geen misbruik wordt gemaakt van een grotere flexibiliteit bij de planning van rusttijden van bestuurders die ongeregeld personenvervoer over de weg verrichten, is het van essentieel belang de reikwijdte van die flexibiliteit duidelijk af te bakenen. Bestuurders moeten daarom het begin van hun dagelijkse rusttijden met maximaal één uur kunnen uitstellen wanneer de rijtijd voor die dag niet meer dan zeven uur bedraagt, en mogen de start van hun dagelijkse rusttijden alleen kunnen uitstellen wanneer zij eenmalig ongeregeld personenvervoer van zes dagen of langer uitvoeren. Die flexibiliteit moet zodanig verder worden beperkt dat die afwijking van de regels inzake rusttijden slechts één keer mag worden gebruikt tijdens de duur van de reis, of slechts twee keer in het geval van eenmalig ongeregeld personenvervoer van acht dagen of langer. Het gebruik van die afwijking verandert niets aan de laatste begintijd van een wekelijkse rusttijd. Met het oog op een doeltreffende en efficiënte handhaving moet naast de tachograafgegevens een papieren of elektronische kopie van het reisblad worden gebruikt, totdat een digitaal reisblad beschikbaar is.

(10) De controles door de bevoegde nationale autoriteiten op de naleving van de bepalingen van deze verordening inzake onderbrekingen en rusttijden zullen waar passend worden ondersteund door de Europese Arbeidsautoriteit (European Labour Authority — ELA).

(11) Wanneer de mogelijkheid om de wekelijkse rusttijd voor maximaal 12 opeenvolgende perioden van 24 uur uit te stellen, wordt beperkt tot uitsluitend internationaal ongeregeld personenvervoer, gaat dat ten koste van gelijke behandeling en onverstoorde en eerlijke concurrentie tussen ondernemers, met name voor kleine en middelgrote ondernemingen. Binnenlands ongeregeld personenvervoer mag worden aangeboden onder dezelfde voorwaarden als internationaal ongeregeld personenvervoer, zowel wat de afgelegde afstand, de reisduur of de aan de passagiers verleende diensten betreft. De mogelijkheid om de wekelijkse rusttijd uit te stellen moet daarom ook gelden voor binnenlands ongeregeld personenvervoer.

([4]) Richtlijn 2002/15/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2002 betreffende de organisatie van de arbeidstijd van personen die mobiele werkzaamheden in het wegvervoer uitoefenen (PB L 80 van 23.3.2002, blz. 35).

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

([6]) Verordening (EEG) nr. 684/92 van de Raad van 16 maart 1992 houdende gemeenschappelijke regels voor het internationaal vervoer van personen met touringcars en met autobussen (PB L 74 van 20.3.1992, blz. 1).

(12) Om de handhaving te vergemakkelijken, moeten de bestuurders gedurende de gehele reis een "reisblad" aan boord hebben met essentiële informatie over de reis. Een dergelijk reisblad wordt krachtens Verordening (EG) nr. 1073/2009 al gebruikt in het internationaal ongeregeld personenvervoer. In overeenstemming met de bepalingen van Verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en de Raad ([7]) over het bijhouden van handmatig opgetekende gegevens, moeten de bestuurders ook papieren of elektronische kopieën aan boord hebben van reisbladen voor ongeregeld personenvervoer over de weg dat in de voorafgaande 28 dagen en, vanaf 31 december 2024, in de voorafgaande 56 dagen is verricht.

(13) Met het oog op het verbeteren van de doeltreffendheid en efficiëntie van de handhaving moeten controlemaatregelen en -vereisten worden vastgesteld, waarbij ten volle gebruik wordt gemaakt van digitale instrumenten. De Commissie moet beoordelen welke maatregelen passend zijn om het reisblad te digitaliseren.

(14) Teneinde efficiënt en hoogwaardig ongeregeld personenvervoer over de weg te waarborgen en te zorgen voor goede arbeids- en rijomstandigheden voor bestuurders, moet de Commissie de handhaving evalueren van de regels die van toepassing zijn op ongeregeld personenvervoer en het effect van die regels op de arbeidsomstandigheden van de bestuurders en de aantrekkelijkheid van de sector evalueren. De Commissie moet met name toezien op het gebruik van de bij deze verordening ingevoerde afwijkingen door te beoordelen of de totale bij elkaar opgetelde rijtijd gedurende de periode die onder een afwijking valt, al dan niet buitensporig is, al dan niet bijdraagt tot vermoeidheid en stress bij de bestuurder en al dan niet een negatief effect heeft op de verkeersveiligheid.

(15) Krachtens Verordening (EG) nr. 561/2006 moeten de lidstaten de regels vaststellen inzake de sancties wegens inbreuken op die verordening en op Verordening (EU) nr. 165/2014, en ervoor zorgen dat die regels worden uitgevoerd. In zijn arrest van 9 september 2021 in zaak C-906/19 ([8]) heeft het Hof van Justitie duidelijk gemaakt dat het voor de lidstaten verboden is een sanctie op te leggen nadat zij een inbreuk op Verordening (EU) nr. 165/2014 hebben vastgesteld die op het grondgebied van een andere lidstaat is begaan en waarvoor nog geen sanctie is opgelegd. Het Hof van Justitie heeft onderkend dat voor zover dat aspect van de geldende Unieregeling negatieve gevolgen kan hebben op de arbeidsomstandigheden van de bestuurders en op de verkeersveiligheid, het aan de Uniewetgever is om tot een eventuele wijziging te beslissen. Aangezien inbreuken op de Verordeningen (EG) nr. 561/2006 en (EU) nr. 165/2014 vaak gelijktijdig plaatsvinden en Verordening (EU) nr. 165/2014 tot doel heeft de naleving van Verordening (EG) nr. 561/2006 te waarborgen, is het passend dat sancties kunnen worden opgelegd aan een onderneming of een bestuurder voor inbreuken op beide verordeningen wanneer die inbreuken op het grondgebied van één lidstaat zijn vastgesteld, maar op het grondgebied van een andere lidstaat of van een derde land zijn begaan.

(16) Daar de doelstellingen van deze verordening, namelijk het waarborgen van eerlijke concurrentie en het verbeteren van de arbeidsomstandigheden en de verkeersveiligheid door harmonisatie van de regels inzake onderbrekingen en rusttijden voor bestuurders die ongeregeld personenvervoer over de weg verrichten, en het waarborgen dat de lidstaten sancties kunnen opleggen voor inbreuken op de tachograafregels die op hun grondgebied worden vastgesteld, ongeacht waar die inbreuken zijn begaan, niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt, maar vanwege de aard van de doelstellingen beter door de Unie kunnen worden verwezenlijkt, kan de Unie, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan nodig is om die doelstellingen te verwezenlijken.

(17) De Commissie moet, met de volledige betrokkenheid van de sociale partners en de lidstaten, een gemeenschappelijke aanpak voor de uitvoering, de toepassing en de handhaving van deze verordening stimuleren, onder meer door richtsnoeren te ontwikkelen en de samenwerking tussen alle betrokken partijen te bevorderen.

(18) Om een goede handhaving van deze verordening mogelijk te maken, moet de Commissie bij de eerstvolgende herziening van Uitvoeringsverordening (EU) 2016/799 van de Commissie ([9]) of bij de vervanging ervan door een andere uitvoeringshandeling, en uiterlijk 18 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze verordening, technische specificaties voor slimme tachografen opnemen zodat de controleautoriteiten de naleving gemakkelijker kunnen controleren, waarbij ervoor wordt gezorgd dat slimme tachografen ook registreren of het voertuig voor geregeld of voor ongeregeld personenvervoer wordt gebruikt.

(19) Verordening (EG) nr. 561/2006 moet derhalve dienovereenkomstig worden gewijzigd,

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

([8]) Arrest van het Hof van Justitie van 9 september 2021, Strafzaak tegen *FO*, C-906/19, ECLI:EU:C:2021:715, punt 45.

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

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Verordening (EG) nr. 561/2006 wordt als volgt gewijzigd:

1) in artikel 4 wordt punt n) vervangen door:

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

n bis) "ongeregeld personenvervoer": "ongeregeld vervoer" zoals gedefinieerd in artikel 2, punt 4, van Verordening (EG) nr. 1073/2009, hetzij binnenlands, hetzij internationaal;

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

2) in artikel 7 wordt na de tweede alinea de volgende alinea ingevoegd:

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

3) artikel 8 wordt als volgt gewijzigd:

a) het volgende lid wordt ingevoegd:

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

b) lid 6 bis wordt als volgt gewijzigd:

i) de inleidende zin wordt vervangen door:

"In afwijking van lid 6 mag een bestuurder die eenmalig ongeregeld personenvervoer verricht, de wekelijkse rusttijd voor maximaal twaalf opeenvolgende perioden van 24 uur na een vorige normale wekelijkse rusttijd uitstellen, mits:";

ii) punt a) wordt geschrapt;

iii) de volgende alinea wordt toegevoegd:

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

4) aan artikel 16 worden de volgende leden toegevoegd:

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

a) aan boord een ingevuld reisblad te hebben met de informatie die vereist is overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1073/2009; het is de verantwoordelijkheid van de vervoersonderneming om de bestuurder voorafgaand aan elke reis uit te rusten met ingevulde reisbladen, en

b) aan boord papieren of elektronische kopieën te hebben van dergelijke reisbladen die informatie bevatten over de voorafgaande 28 dagen en, vanaf 31 december 2024, de voorafgaande 56 dagen.

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

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

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

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

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

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

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

5) het volgende artikel wordt ingevoegd:

"Artikel 17 bis

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

6) in artikel 19, lid 2, wordt de eerste alinea vervangen door:

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

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

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

Gedaan te Straatsburg, 24 april 2024.

Voor het Europees Parlement	*Voor de Raad*
De voorzitter	*De voorzitter*
R. METSOLA	M. MICHEL