



Raad van de
Europese Unie

Brussel, 1 juni 2017
(OR. en)

9671/17

**Interinstitutioneel dossier:
2017/0121 (COD)**

**TRANS 215
SOC 441
EMPL 342
MI 456
COMPET 450
CODEC 926**

VOORSTEL

van:	de heer Jordi AYET PUIGARNAU, directeur, namens de secretaris-generaal van de Europese Commissie
ingekomen:	1 juni 2017
aan:	de heer Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie
Nr. Comdoc.:	COM(2017) 278 final
Betreft:	Voorstel voor een RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD tot wijziging van Richtlijn 2006/22/EG wat betreft de handhavingsvoorschriften en tot vaststelling van specifieke regels met betrekking tot Richtlijn 96/71/EG en Richtlijn 2014/67/EU voor de terbeschikkingstelling van bestuurders in de wegvervoersector

Hierbij gaat voor de delegaties document COM(2017) 278 final.

Bijlage: COM(2017) 278 final



Brussel, 31.5.2017
COM(2017) 278 final

2017/0121 (COD)

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot wijziging van Richtlijn 2006/22/EG wat betreft de handhavingsvoorschriften en tot vaststelling van specifieke regels met betrekking tot Richtlijn 96/71/EG en Richtlijn 2014/67/EU voor de terbeschikkingstelling van bestuurders in de wegvervoersector

{SWD(2017) 184 final}

{SWD(2017) 185 final}

{SWD(2017) 186 final}

{SWD(2017) 187 final}

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

- **Motivering en doel van het voorstel**

In de wegvervoersector draagt de sociale regelgeving van de Unie bij tot het realiseren van de beleidsdoelstellingen inzake betere arbeidsvoorwaarden voor bestuurders, eerlijke concurrentie tussen wegvervoerondernemingen en meer verkeersveiligheid voor alle weggebruikers. Die regelgeving afstemmen op de behoeften van de sector, ze gemakkelijker toepasbaar maken en zorgen voor een eenvormige en doeltreffende handhaving ervan is een belangrijk onderdeel van de strategie van de Commissie om de wegvervoersmarkt verder te integreren in de EU en de sector eerlijk, efficiënt en sociaal verantwoordelijk te maken, zoals geschetst in het Witboek over vervoer van 28 maart 2011¹.

Tot de belangrijkste op het wegvervoer toepasselijke sociale regelgeving behoren de bepalingen van Richtlijn 2002/15/EG² betreffende de organisatie van de arbeidstijd van bestuurders, de minimumvereisten voor handhaving als uiteengezet in Richtlijn 2006/22/EG, regels voor rijtijden, onderbrekingen en rusttijden krachtens Verordening (EG) nr. 561/2006³ en bepalingen inzake de terbeschikkingstelling van werknemers zoals vastgesteld in Richtlijn 96/71/EG⁴ en inzake de uitvoering van Richtlijn 2014/67/EU⁵. Die rechtshandelingen maken deel uit van bredere inspanningen om de arbeidsomstandigheden van bestuurders te verbeteren, eerlijke concurrentie tussen ondernemers te waarborgen en de veiligheid op de Europese wegen te verbeteren, en om een evenwicht te verzekeren tussen de sociale bescherming van bestuurders en de vrijheid van ondernemers om grensoverschrijdende diensten te verlenen.

De conclusie van een ex-postevaluatie van de sociale wetgeving voor het wegvervoer en de handhaving daarvan, die is uitgevoerd in 2015-2017⁶ als onderdeel van het programma voor gezonde regelgeving (Refit), luidt dat het risico van slechtere arbeidsomstandigheden en van concurrentievervalsing niet afdoende wordt aangepakt in de geldende wetgeving. Het rechtskader vertoont immers tekortkomingen. Bepaalde regels zijn onduidelijk, ongeschikt of moeilijk toe te passen of af te dwingen. Daardoor passen de lidstaten de gemeenschappelijke regels op verschillende wijze toe en dreigt de interne markt te worden versnipperd.

Uit de analyse van de concrete problemen blijkt met name dat de verschillende interpretatie en toepassing van Richtlijn 96/71/EG en Richtlijn 2014/67/EU in de wegvervoersector dringend moeten worden aangepakt. De conclusie van de effectbeoordeling waarop dit wetgevingsvoorstel steunt, luidt dat de bepalingen en administratieve voorschriften inzake terbeschikkingstelling niet zijn aangepast aan de zeer mobiele aard van de arbeid van bestuurders in het internationale wegvervoer. Dat veroorzaakt een onevenredige regeldruk voor ondernemers en creëert onverantwoorde belemmeringen voor het verlenen van

¹ COM(2011) 144 definitief.

² PB L 80 van 23.3.2002, blz. 35.

³ PB L 102 van 11.4.2006, blz. 1.

⁴ PB L 18 van 21.1.1997, blz. 1.

⁵ PB L 159 van 28.5.2014, blz. 11.

⁶ De ex-postevaluatie betrof Verordening (EG) nr. 561/2006 inzake rijtijden, onderbrekingen en rusttijden, Richtlijn 2006/22/EG inzake de uitvoering van de bepalingen van de verordening en Richtlijn 2002/15/EG inzake de organisatie van de arbeidstijd van personen die mobiele werkzaamheden in het wegvervoer uitoefenen.

grensoverschrijdende diensten. De juridische en praktische problemen bij de toepassing van de regels inzake terbeschikkingstelling in de wegvervoersector werden beklemtoond in overweging 10 van het voorstel van de Commissie van 8 maart 2016⁷ tot wijziging van Richtlijn 96/71/EG: *Gezien de zeer mobiele aard van de arbeid in internationaal wegvervoer doet de uitvoering van de terbeschikkingstellingsrichtlijn bijzondere juridische vragen en moeilijkheden rijzen (vooral waar het verband met de betrokken lidstaat onvoldoende is). Die uitdagingen zouden het best worden aangepakt door middel van sectorspecifieke wetgeving samen met andere EU-initiatieven die gericht zijn op het verbeteren van de interne wegvervoermarkt.*

Dit voorstel voorziet in een totaalaanpak van het risico van ongeschikte arbeidsomstandigheden voor bestuurders, waaronder de arbeidsvoorwaarden, een verlaging van de buitensporige regeldruk op ondernemers en het voorkomen van concurrentievervalsingen. Het overkoepelende doel is een evenwicht te verzekeren tussen geschikte arbeidsomstandigheden voor bestuurders en de vrijheid van ondernemers om grensoverschrijdende diensten te verlenen.

- **Samenhang met de huidige bepalingen op dit beleidsgebied**

Dit voorstel maakt deel uit van een ruimere, lopende herziening van de Uniewetgeving inzake wegvervoer. Het houdt nauw verband met een initiatief om de duidelijkheid en geschiktheid te verbeteren van de regels inzake rijtijden, onderbrekingen en rusttijden van Verordening (EG) nr. 561/2006 en de regels inzake het gebruik van de tachograaf van Verordening (EU) nr. 165/2014. Het houdt ook verband met de lopende herziening van de marktregels inzake toegang tot het beroep van wegvervoerondernemer (Verordening (EG) nr. 1071/2009), toegang tot de markt voor het internationaal goederenvervoer (Verordening (EG) nr. 1072/2009) en toegang tot de internationale markt voor passagiersvervoer (Verordening (EG) nr. 1073/2009). De sociale regelgeving en de marktregels vormen een alomvattend en samenhangend rechtskader, en de consequente en doeltreffende handhaving van die regels is cruciaal voor de totstandbrenging van een eerlijke, veilige, milieuvriendelijke en sociaal duurzame wegvervoersector. Geen enkel afzonderlijk initiatief biedt een doeltreffende aanpak van de uitdagingen die zich momenteel op sociaal vlak en op de markt stellen.

- **Samenhang met andere beleidsgebieden van de Unie**

Het voorstel draagt bij tot twee prioriteiten van deze Commissie, namelijk de verwezenlijking van "een diepere en eerlijkere interne markt" en het stimuleren van "werkgelegenheid, groei en investeringen". Het is in overeenstemming met acties ter bestrijding van sociale onrechtvaardigheid en oneerlijke concurrentie en ter verwezenlijking van een sociaal kader voor nieuwe arbeidskansen en eerlijke bedrijfsomstandigheden.

Eén doelstelling van het voorstel is behoorlijke arbeidsomstandigheden en geschikte sociale bescherming te verzekeren. Het past daarom in de doelstellingen van de sociale agenda van de Commissie en het initiatief ter oprichting van een EU-pijler van sociale rechten. Het is ook in overeenstemming met artikel 31 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie, waarin het recht op rechtvaardige en billijke arbeidsomstandigheden is vastgelegd.

Het voorstel draagt bij tot het Refit-programma door een vereenvoudiging van de regels en de aanpassing ervan aan de specifieke behoeften van de sector, waardoor de regeldruk wordt

⁷ COM(2016) 128.

verlaagd. Ook zal de handhaving efficiënter verlopen door een beter gebruik van de bestaande toezichtsinstrumenten en -systemen.

2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID

• Rechtsgrondslag

Dit voorstel wijzigt Richtlijn 2006/22/EG en stelt sectorspecifieke regels vast voor de terbeschikkingstelling van werknemers met betrekking tot de Richtlijnen 96/71/EG en 2014/67/EU.

Aangezien Richtlijn 2006/22/EG is gebaseerd op het huidige artikel 91, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU), moet ook voor de wijziging van de richtlijn een beroep op dat artikel worden gedaan.

Richtlijn 96/71/EG en Richtlijn 2014/67/EU zijn gebaseerd op het huidige artikel 53, lid 1, VWEU. Aangezien de regels in dit voorstel alleen betrekking hebben op specifieke omstandigheden voor het verstrekken van vervoersdiensten, moet echter een beroep worden gedaan op artikel 91, lid 1, VWEU.

• Subsidiariteit

Krachtens artikel 4, lid 2, onder g), VWEU heeft de Unie op het gebied van vervoer een gedeelde bevoegdheid met de lidstaten. Bestaande wetgeving kan echter alleen worden gewijzigd door de EU-wetgever.

Door de tekortkomingen in de huidige wetgeving wordt de sociale regelgeving van de EU, met inbegrip van de regels inzake de terbeschikkingstelling van werknemers, door de lidstaten op verschillende wijze uitgevoerd en gehandhaafd. Richtsnoeren en zelfregulering door de lidstaten zouden niet volstaan om te waarborgen dat de sociale regelgeving in het wegvervoer in de hele EU consequent wordt toegepast en gehandhaafd. Actie op EU-niveau is dus gerechtvaardigd.

• Evenredigheid

Het voorstel gaat niet verder dan wat nodig is om de vastgestelde problemen aan te pakken op het vlak van ongeschikte arbeidsomstandigheden voor bestuurders en concurrentievervalsingen tussen ondernemers.

Zoals vermeld in punt 7.2 van de effectbeoordeling wordt de meest geschikt en evenredig geachte beleidsoptie voorgesteld, waarbij een evenwicht wordt gecreëerd tussen betere arbeidsomstandigheden voor bestuurders, minder regeldruk voor ondernemers en een doeltreffende handhaving van de regels over de grenzen heen.

Het voorstel legt de klemtoon op de vereenvoudiging en verduidelijking van bepaalde regels en de aanpassing ervan aan de behoeften van de sector. Onnodige regeldruk op ondernemers wordt vermeden. Het doel is ervoor te zorgen dat de voorschriften voor administratieve samenwerking en wederzijdse bijstand tussen de lidstaten evenredig zijn. De conclusie van de effectbeoordeling luidt dat de beoogde beleidsdoelstellingen geen onevenredige gevolgen zullen hebben voor kleine en middelgrote ondernemingen.

- **Keuze van het instrument**

Aangezien een beperkt aantal wijzigingen van Richtlijn 2006/22/EG wordt voorgesteld en sectorspecifieke regels voor terbeschikkingstelling van werknemers in de wegvervoersector worden vastgesteld met betrekking tot de Richtlijnen 96/71/EG en 2014/67/EU, wordt eveneens voor een richtlijn gekozen.

3. RESULTATEN VAN EX-POSTEVALUATIES, RAADPLEGINGEN VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELINGEN

- **Ex-postevaluaties/geschiktheidscontroles van bestaande wetgeving**

Handhavingsrichtlijn 2006/22/EG, Verordening (EG) nr. 561/2006 inzake rijtijden en Richtlijn 2002/15/EG inzake arbeidstijden zijn in 2015-2017 grondig geëvalueerd⁸. Die ex-postevaluatie werd ondersteund door een externe studie⁹.

Als belangrijkste problemen werden vastgesteld:

- de uiteenlopende interpretatie en handhaving van de bepaling inzake registratieperiodes als de bestuurder zich niet in of bij het voertuig bevindt;
- overtreding van de regels inzake arbeidstijden, wat leidt tot buitensporige werkuren en toenemende vermoeidheid bij de bestuurders, met nadelige gevolgen voor de gezondheid en de veiligheid van de bestuurders en voor de verkeersveiligheid;
- slechte handhaving van de bepalingen inzake arbeidstijden en een gebrek aan eenvormige gegevens over toezicht en nalevingscontroles;
- gebrekkige administratieve samenwerking en wederzijdse bijstand tussen de lidstaten, waardoor de EU-regels niet consequent worden toegepast;
- onsamenhangende nationale systemen voor de beoordeling van de risicoclassificatie van vervoerondernemingen, waardoor de uitwisseling van informatie en de vergelijking van gegevens met het oog op doeltreffende controle worden belemmerd;
- onvoldoende gebruik van de gegevens van de risicoclassificatiesystemen, waardoor doelgerichte controles worden belemmerd;
- verwaarloosd risico van slechtere arbeidsomstandigheden, gekoppeld aan ontoereikende lonen en onvoldoende sociale bescherming van bestuurders die lange tijd in het buitenland werken.

De bepalingen inzake de terbeschikkingstelling van werknemers waren geen expliciet voorwerp van de Refit-evaluatie. Problemen met de toepassing van uiteenlopende nationale maatregelen inzake de terbeschikkingstelling van werknemers in de wegvervoersector toonden echter aan dat de algemene regels inzake terbeschikkingstelling niet geschikt zijn voor het zeer mobiele personeel in het wegvervoer en dat de administratieve voorschriften

⁸ Zie voetnoot 1.

⁹ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-eval-road-transport-social-legislation-final-report.pdf>

buitensporige regeldruk veroorzaken en de vrijheid belemmeren om grensoverschrijdende diensten te verlenen.

- **Raadpleging van belanghebbenden**

Bij de voorbereiding van dit voorstel werden de belanghebbenden uitgebreid geraadpleegd overeenkomstig de minimumnormen voor de raadplegingen van belanghebbende partijen zoals vastgelegd in de Mededeling van de Commissie van 11 december 2002 (COM(2002) 704 definitief).

Alle relevante groepen belanghebbenden hebben aan de raadpleging meegewerkt: nationale autoriteiten, handhavingsinstanties, verenigingen die vervoerondernemers vertegenwoordigen (goederen en passagiers), expediteurs, verzenders, kleine en middelgrote ondernemingen, vakbonden, bestuurders en andere werknemers in het wegvervoer. Met name de Europese sociale partners zijn tijdens het gehele proces uitgebreid geraadpleegd. Er zijn verschillende open en gesloten raadplegingsmethoden gebruikt:

- tijdens een conferentie op hoog niveau over een "sociale agenda voor vervoer" op 4 juni 2015 is een debat begonnen over de sociale aspecten van het wegvervoer. Er waren ongeveer 350 deelnemers: besluitvormers, vervoersdeskundigen, sociale partners;
- eind 2015 werden seminars georganiseerd voor belanghebbenden uit de sector, vertegenwoordigers van de lidstaten en sociale partners op EU-niveau. De besprekingen waren vooral gericht op de werking van de sociale en internemarktwetgeving in het wegvervoer;
- tijdens een conferentie over wegvervoer op 19 april 2016 werd een workshop georganiseerd over de interne markt en de sociale aspecten van het wegvervoer. Er waren ongeveer 400 deelnemers, vooral vertegenwoordigers van de lidstaten, leden van het Europees Parlement en belangrijke belanghebbenden, die de doelstellingen en de reikwijdte van de geplande initiatieven voor het wegvervoer hebben besproken;
- er werden vijf gerichte enquêtes gehouden om te peilen naar de standpunten van de nationale ministeries van verkeer (met de klemtoon op de uitvoering en interpretatie van de regels), handhavingsinstanties (met de klemtoon op handhavingspraktijken, -kosten en -voordelen), ondernemingen (met de klemtoon op de gevolgen van de wetgeving voor de ondernemers op de markt), vakbonden (met de klemtoon op de gevolgen van de wetgeving voor de bestuurders) en andere belanghebbenden zoals sectorverenigingen (met de klemtoon op de algemene standpunten inzake de gevolgen van de wetgeving). Er waren 1 441 reacties, waaronder 1 269 van wegvervoerondernemingen;
- er werden 90 belanghebbenden (onder wie 37 bestuurders) ondervraagd om inzicht te verkrijgen in hun ervaringen met de doeltreffendheid van de handhaving en problemen met de naleving;
- tussen 5 september en 11 december 2016 werd een openbare raadpleging¹⁰ gehouden om problemen en mogelijke oplossingen vast te stellen. 1 209 van de 1 378 reacties waren afkomstig van bestuurders, ondernemingen, verzenders en expediteurs, 169 van nationale autoriteiten, handhavingsinstanties, werknemersorganisaties en sectorverenigingen;

¹⁰ Samenvatting van de bevindingen: http://ec.europa.eu/transport/modes/road/consultations/2016-social-legislation-road_en

- tussen 4 november 2016 en 4 januari 2017 werd een panelenenquête voor kleine en middelgrote ondernemingen gehouden. Er waren 109 reacties met standpunten over de doelstellingen van de herziening van het rechtskader en mogelijke oplossingen;
- er werd een online enquête van bestuurders gehouden, waarop 345 reacties met standpunten over mogelijke maatregelen kwamen (waarvan echter 140 uit Nederland en 127 uit het Verenigd Koninkrijk); een enquête van nationale autoriteiten en handhavingsinstanties (41 reacties uit 27 EU-lidstaten plus Noorwegen en Zwitserland) en van ondernemingen (73 reacties, maar aangezien daarvan 58 uit Hongarije kwamen, waren ook die niet helemaal representatief);
- er werden vraaggesprekken gehouden met 7 vervoersondernemingen, 9 nationale sectorverenigingen, 9 nationale instanties, 4 nationale vakbonden en 6 Europese sociale partners.

De Europese sociale partners werden ook geregeld geïnformeerd en geraadpleegd tijdens een aantal bilaterale bijeenkomsten met de Commissie en de vaste vergaderingen van het Comité voor de sectoriële dialoog over het wegvervoer en van de werkgroep van de sociale partners.

In deze raadplegingen werden de belangrijkste problemen bevestigd: 1) onaangepaste arbeidsomstandigheden voor bestuurders, 2) concurrentievervalsingen tussen vervoersondernemingen en 3) regeldruk voor ondernemers en lidstaten. De belangrijkste achterliggende juridische problemen zijn: onduidelijke of ongeschikte sociale regelgeving, uiteenlopende toepassing van de regels, inconsequente en ontoereikende handhaving en gebrekkige administratieve samenwerking tussen de lidstaten.

Wat betreft het ontwerp van de beleidsmaatregelen waren alle belanghebbenden sterk gewonnen voor een strengere handhaving en betere samenwerking tussen de handhavingsinstanties, hoewel sommige nationale handhavingsinstanties bezorgd waren over mogelijke extra handhavingskosten. In het bijzonder steunden de nationale autoriteiten en handhavingsinstanties op EU-niveau de harmonisering van nationale risicoclassificatiesystemen en het verlenen van directe toegang tot de gegevens van risicoclassificatiesystemen (meer dan 70 % was pro).

De standpunten over ontwerpmaatregelen inzake de voorwaarden voor terbeschikkingstelling in het wegvervoer waren verdeeld: de lidstaten en ondernemers uit de EU13 steunen de maatregel, mits de tijdsdrempel niet te laag is, terwijl vakbonden de maatregel als nadelig voor bestuurders beschouwen. De lidstaten en ondernemers uit de EU15 namen gemengde standpunten in. De maatregel ter verlaging van de administratieve last bij de toepassing van de regels inzake terbeschikkingstelling in het wegvervoer werd door de meerderheid van alle belanghebbenden verwelkomd, behalve door de vakbonden.

• **Bijeenbrengen en benutten van deskundigheid**

De Commissie werd door externe contractanten bijgestaan met een studie ter ondersteuning van de ex-postevaluatie¹¹ en met een afzonderlijke studie ter ondersteuning van de effectbeoordeling, die in mei 2017 is afgerond.

¹¹ Eindverslag: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-eval-road-transport-social-legislation-final-report.pdf>

- **Effectbeoordeling**

Het initiatief is onderbouwd met een effectbeoordeling, waarover de Raad voor regelgevingstoetsing een positief advies heeft uitgebracht. De belangrijkste opmerkingen van de Raad werden behandeld in de herziene versie van de effectbeoordeling (zie bijlage 1 voor een overzicht).

Er werden vier beleidsopties beoordeeld. De eerste drie zijn cumulatief in termen van een verhoogd reguleringsniveau en de verwachte gevolgen, terwijl de vierde horizontaal is en de maatregelen kunnen worden gecombineerd met elk van de eerste drie opties.

De eerste beleidsoptie is gericht op een verduidelijking van het rechtskader en een sterkere samenwerking tussen handhavingsinstanties. De tweede is gericht op een sterkere handhaving en betere arbeidspatronen voor werknemers. De derde optie houdt een essentiële wijziging van de regels in, met name een verbod op prestatiegebaseerde betaling. De vierde omvat sectorspecifieke criteria en specifieke handhavingsmaatregelen voor de terbeschikkingstelling van werknemers in de wegvervoersector. Er zijn vier varianten, gebaseerd op tijdsdrempels: het totaal aantal dagen dat per kalendermaand mag worden gespendeerd op het grondgebied van een gastlidstaat bedraagt: a) - 3 dagen, b) - 5 dagen, c) - 7 dagen, d) - 9 dagen. Daarna valt een buitenlandse ondernemer onder de regels van de gastlidstaat inzake minimumlonen en jaarlijkse betaalde vakantie.

Beleids optie 1 lijkt het minste effect te sorteren op de rechtsonzekerheid en de ongelijkheid tussen bestuurders en ondernemers, vooral door het vrijwillige karakter van de maatregelen. Dat zou voor bijkomende bezorgdheid leiden over het aantal nationale maatregelen waaraan bestuurders en ondernemers moeten voldoen.

Optie 3 lijkt enkele negatieve neveneffecten te hebben op het vlak van arbeidsomstandigheden voor bestuurders in het passagiersvervoer, omdat de maatregel inzake uitgestelde wekelijkse rusttijd zou leiden tot een toename van de vermoeidheidsindex met 20 tot 33 % en een stijging van de risico's voor de verkeersveiligheid met 4 tot 5 %. De verhoogde vermoeidheid en risico's zouden samengaan met een verlaging van de nalevingskosten voor ondernemers met 3 tot 5 %.

Beleids optie 2 heeft de meeste positieve effecten in termen van betere arbeidsomstandigheden voor bestuurders (een verlaging van de vermoeidheidsindex met 28 % en een verkorting van de perioden buitenshuis met 43 % voor bestuurders uit de EU13 en met 16 % voor bestuurders uit de EU15). Tegelijk draagt deze optie door de consistentere en efficiëntere handhavingsmaatregelen bij tot minder concurrentievervalsing en een verbetering van de verkeersveiligheid, terwijl de administratieve last voor de nationale autoriteiten en de ondernemingen enigszins wordt verlicht.

Wat betreft de horizontale optie (beleids optie 4) voor de terbeschikkingstelling van werknemers, zijn de nalevingskosten voor ondernemers lager naarmate de drempel hoger is, omdat er minder reizen binnen het toepassingsgebied van de regels inzake minimumlonen vallen. Anderzijds zou een lagere tijdsdrempel van toepassing zijn op een grotere groep bestuurders die betrokken zijn bij de grensoverschrijdende verlening van vervoersdiensten, wat tot meer algemeen positieve effecten leidt op het vlak van betere sociale en arbeidsvoorwaarden voor bestuurders en waardoor het beroep aantrekkelijker wordt.

De geraamde aanzienlijke besparingen voor ondernemers vloeien voornamelijk voort uit optie 4 en met name de maatregelen inzake administratieve en controlevoorschriften. Die

besparingen bedragen ongeveer 785 miljoen EUR per jaar aan administratieve kosten. De besparingen op grond van optie 2 konden niet worden berekend, maar wellicht zal die optie leiden tot minder inbreuken en dus lagere kosten door niet-naleving. Deze opties maken het vervoer efficiënter en vormen een stimulans om bestuurders vaker naar huis terug te laten keren. Ze zullen echter leiden tot iets hogere nalevingskosten voor de nationale autoriteiten (1,3 tot 8 %), vooral door wegcontroles op de naleving van de regels inzake werktijden.

- **Gezonde regelgeving en vereenvoudiging**

Het voorstel streeft de Refit-doelstelling na om de doeltreffendheid van de wetgeving te verhogen en de regeldruk op ondernemingen te verlagen. Dat gebeurt hoofdzakelijk door de regels te vereenvoudigen en aan te passen aan de specifieke behoeften van de sector en effectiever gebruik te maken van eenvormiger handhavingsinstrumenten en databanken. Hoewel de handhavingskosten van de nationale autoriteiten wellicht lichtjes zullen stijgen, is die stijging gerechtvaardigd door de betere arbeidsomstandigheden voor bestuurders en betere bedrijfsomstandigheden voor ondernemers, waardoor kan worden bezuinigd op kosten van niet-naleving. Het voorstel zal ook een doeltreffender handhaving mogelijk maken, bijvoorbeeld door meer gebruik te maken van risicoclassificatiesystemen voor gerichtere controles van ondernemers die de regels niet naleven. Het voorstel biedt geen vrijstelling voor micro-ondernemingen, omdat dit een risico van oneerlijke concurrentievoorwaarden en ongelijke arbeidsomstandigheden zou inhouden.

Grondrechten

Het voorstel draagt bij tot de doelstellingen van het Handvest van de grondrechten en met name artikel 31, waarin het recht op rechtvaardige en billijke arbeidsomstandigheden is vastgelegd.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Het voorstel heeft geen gevolgen voor de begroting van de Unie.

5. OVERIGE ELEMENTEN

- **Uitvoeringsplanning en regelingen betreffende controle, evaluatie en rapportage**

Het toezicht op de ontwikkelingen, met name het aantal, het soort en de frequentie van inbreuken op de sociale regelgeving, zal gebeuren door een combinatie van nationale uitvoeringsverslagen en een analyse van de gegevens die worden geleverd door de handhavingsinstanties van de EU. Uitvoerings- en handhavingsproblemen zullen geregeld worden gemonitord en beoordeeld door het Comité voor het wegvervoer. Informatie over terbeschikkingstelling uit de nationale databanken zal worden verzameld op basis van het A1-formulier, waarin wordt verklaard dat een ter beschikking gestelde werknemer onderworpen blijft aan het socialezekerheidsstelsel van zijn thuisland.

Andere ontwikkelingen op de markt en de mogelijke gevolgen daarvan voor de arbeidsomstandigheden en de concurrentievoorwaarden zullen worden beoordeeld aan de hand van gegevens die zijn verzameld als onderdeel van andere initiatieven, met name de herziening van de verordening inzake toegang tot de markt voor het internationaal goederenvervoer.

- **Toelichtende stukken**

Dit voorstel houdt een beperkte wijziging van twee bestaande richtlijnen in en legt specifieke regels vast met betrekking tot twee andere bestaande richtlijnen. Toelichtende stukken over de omzetting worden niet noodzakelijk geacht.

- **Mogelijke wijziging van Richtlijn 2002/15/EG**

Overeenkomstig artikel 154, VWEU, waarin is bepaald dat de sociale partnerorganisaties op Europees niveau moeten worden geraadpleegd over kwesties op het gebied van werkgelegenheid en sociale zaken die aan bod komen in artikel 153 van het Verdrag, zal de Commissie een raadpleging houden over het standpunt van de sociale partners inzake de mogelijke richting van een optreden van de Unie met betrekking tot Richtlijn 2002/15/EG, die deel uitmaakt van het rechtskader inzake sociale regelgeving in het wegvervoer.

- **Toelichting bij de specifieke bepalingen van het voorstel**

De belangrijkste elementen van het voorstel zijn:

Richtlijn 2006/22/EG

Bij artikel 1 wordt Richtlijn 2006/22/EG als volgt gewijzigd:

Artikel 1 – Onderwerp

Artikel 1 wordt gewijzigd om te verduidelijken dat de handhavingsvoorschriften in deze richtlijn ook van toepassing zijn op de controle van de naleving van Richtlijn 2002/15/EG.

Artikel 2 – Controlesystemen

De tweede alinea van artikel 2, lid 1, wordt gewijzigd om de eis in te voeren dat de door de lidstaten verrichte controles ook controles omvatten op de naleving van de arbeidstijdbepalingen zoals vastgelegd in Richtlijn 2002/15/EG.

Artikel 2, lid 3, specificeert dat het minimumaantal controles op de naleving van de bepalingen van Verordening (EG) nr. 561/2006 controles omvat op de naleving van Richtlijn 2002/15/EG.

Artikel 2, lid 4, vereist dat de door de lidstaten aan de Commissie verstrekte informatie over de langs de weg en ter plaatse bij ondernemers verrichte controles, controles omvat op de naleving van Richtlijn 2002/15/EG.

Artikel 6 – Controles ter plaatse bij ondernemingen

Artikel 6, lid 1, specificeert dat ernstige inbreuken die aanleiding geven tot controles ter plaatse bij wegvervoerondernemingen ook inbreuken omvatten op Richtlijn 2002/15/EG.

Artikel 7 – Intracommunautaire contacten

Artikel 7, lid 1, onder d), wordt ingevoegd om de eis in te voeren dat de aangewezen nationale autoriteiten informatie uitwisselen over de uitvoering van deze richtlijn en Richtlijn 2002/15/EG.

Artikel 8 – Uitwisseling van informatie

Artikel 8 wordt gewijzigd om de administratieve samenwerking en wederzijdse bijstand tussen de lidstaten uit te breiden. Artikel 8, lid 1, wordt gewijzigd om te specificeren dat de

uitwisseling van informatie tussen de aangewezen nationale autoriteiten ook de uitvoering van Richtlijn 2002/15/EG en Verordening (EG) nr. 561/2006 moet omvatten. Artikel 8, lid 1, onder a), wordt ingevoegd om vaste termijnen in te stellen waarbinnen een autoriteit van een lidstaat verzoeken om informatie van andere lidstaten moet beantwoorden.

Artikel 9 – Risicoclassificatiesystemen

Artikel 9 wordt gewijzigd om de samenhang en doeltreffendheid van nationale risicoclassificatiesystemen te verbeteren. Aan artikel 9, lid 1, wordt een tweede alinea toegevoegd met de eis dat de Commissie een eenvormige formule opstelt voor de berekening van de risicoclassificatie van vervoerondernemingen; daarin worden ook de criteria gespecificeerd waarmee rekening moet gehouden bij het opstellen van een dergelijke formule, inclusief het gebruik van de "slimme" tachograaf. Artikel 9, lid 2, wordt gewijzigd om de lidstaten aan te moedigen de regels te bespreken voor het verrichten van aanvullende controles ter plaatse bij wegvervoerondernemingen met een hoge risicoclassificatie. Artikel 9, lid 4, wordt gewijzigd om te specificeren dat de gegevens in het risicoclassificatiesysteem ter beschikking moeten worden gesteld van controle-instanties. Artikel 9, lid 5, wordt toegevoegd om de eis in te voeren dat lidstaten de gegevens in hun nationale risicoclassificatiesysteem ter beschikking moeten stellen van andere lidstaten die daarom verzoeken.

Artikel 11 – Beste praktijken

Artikel 11, lid 3, wordt toegevoegd om de eis in te voeren dat de Commissie een gemeenschappelijke aanpak instelt voor de invoering van en controle op periodes van "andere werkzaamheden" dan rijden wanneer een bestuurder zich niet in of bij het voertuig bevindt en derhalve niet de nodige gegevens in de tachograaf kan opslaan.

Bijlage I

Aan deel A wordt punt 6 toegevoegd om de reikwijdte van controles langs de weg uit te breiden tot controles op de naleving van de begrenzing van de wekelijkse werktijden. Aan deel B wordt punt 4 toegevoegd om de reikwijdte van de controles ter plaatse bij ondernemingen uit te breiden tot controles op de wekelijkse werktijd, onderbrekingen en bepalingen inzake nachtwerk zoals vastgesteld in Richtlijn 2002/15/EG.

Specifieke regels inzake terbeschikkingstelling in de wegvervoersector die voorrang hebben boven sommige bepalingen van Richtlijn 96/71/EG en Richtlijn 2014/67/EU

Artikel 2, lid 1

Artikel 2, lid 1, verklaart de doelstellingen van de regels tot vaststelling van specifieke regels inzake terbeschikkingstelling in de wegvervoersector die voorrang hebben op de desbetreffende bepalingen in Richtlijn 96/71/EG en Richtlijn 2014/67/EU.

Artikel 2, leden 2 en 3

Artikel 2, lid 2, specificeert de minimumperiode van terbeschikkingstelling waarin de regels inzake minimumloon en betaalde jaarlijkse vakantie van het gastland niet van toepassing zijn op internationaal wegvervoer. Die tijdsdrempel is niet van toepassing op cabotage omdat de volledige vervoersactiviteit plaatsvindt in een gastlidstaat. Bijgevolg dienen het minimumloon en de minimale jaarlijkse betaalde vakantie van de gastlidstaat op cabotage van toepassing te zijn, ongeacht de frequentie en de duur van de door een bestuurder uitgevoerde activiteiten. Lid 3 verduidelijkt de methode om dergelijke periodes van terbeschikkingstelling te berekenen.

Artikel 2, lid 4

De leden 4 en 5 van artikel 3 stellen de specifieke administratieve voorschriften en controlemaatregelen vast voor de controle van de naleving van de bepalingen inzake de terbeschikkingstelling van werknemers in het wegvervoer.

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot wijziging van Richtlijn 2006/22/EG wat betreft de handhavingsvoorschriften en tot vaststelling van specifieke regels met betrekking tot Richtlijn 96/71/EG en Richtlijn 2014/67/EU voor de terbeschikkingstelling van bestuurders in de wegvervoersector

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 Comité¹²,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's¹³,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Om tot een veilige, efficiënte en sociaal verantwoordelijke wegvervoersector te komen, moeten enerzijds correcte arbeidsvoorwaarden en sociale bescherming voor bestuurders worden verzekerd en anderzijds passende bedrijfsomstandigheden en eerlijke concurrentievoorwaarden voor ondernemers.
- (2) Wegvervoersdiensten worden gekenmerkt door een hoge mobiliteit; derhalve moet bijzondere aandacht uitgaan naar het verzekeren dat bestuurders de rechten genieten waarop zij aanspraak kunnen maken en dat ondernemers niet worden geconfronteerd met buitensporige administratieve hinderpalen die hun vrijheid om grensoverschrijdende diensten te verlenen uitermate beperken.
- (3) Het evenwicht tussen betere sociale en arbeidsvoorwaarden voor bestuurders en de vrijheid om wegvervoersdiensten te verlenen op basis van eerlijke concurrentie tussen binnen- en buitenlandse ondernemers is van cruciaal belang voor de goede werking van de interne markt.
- (4) Uit een evaluatie van de effectiviteit en efficiëntie van de huidige sociale Unieregelgeving inzake wegvervoer is gebleken dat de bestaande wetgeving achterpoortjes bevat en de handhaving tekortschiet. Bovendien worden de regels in de

¹² PB C , , blz. .

¹³ PB C , , blz. .

lidstaten op verschillende wijze geïnterpreteerd, toegepast en uitgevoerd. Dat zorgt voor rechtsonzekerheid en een ongelijke behandeling van bestuurders en ondernemers, met nadelige gevolgen voor de arbeidsomstandigheden, de sociale voorwaarden en de concurrentie in de sector.

- (5) Een geschikte, doeltreffende en consequente handhaving van de bepalingen inzake arbeidstijden is van cruciaal belang om de arbeidsomstandigheden van bestuurders te beschermen en concurrentievervalsingen als gevolg van niet-naleving te voorkomen. Daarom is het wenselijk de bestaande eenvormige handhavingsvoorschriften zoals vastgelegd in Richtlijn 2006/22/EG uit te breiden tot de controle op de naleving van de bepalingen inzake arbeidstijd zoals vastgelegd in Richtlijn 2002/15/EU.
- (6) De grensoverschrijdende handhaving verloopt moeizaam, inefficiënt en onsamenvattend door een gebrek aan administratieve samenwerking tussen de lidstaten wat betreft de uitvoering van de sociale regelgeving in het wegvervoer. Daarom moet een kader worden ingesteld voor doeltreffende communicatie en wederzijdse bijstand, met inbegrip van de uitwisseling van gegevens over inbreuken en van informatie over goede handhavingspraktijken.
- (7) Om de effectiviteit, efficiëntie en consistentie van de handhaving verder te verbeteren, is het wenselijk de mogelijkheden en het gebruik van de bestaande nationale risicoclassificatiesystemen verder te ontwikkelen. Door toegang te verlenen tot de gegevens die in de risicoclassificatiesystemen zijn opgeslagen, kunnen exploitanten die de regels niet naleven gericht worden gecontroleerd; een eenvormige formule voor het beoordelen van de risicoclassificatie van een vervoeronderneming zou ertoe bijdragen dat exploitanten tijdens een controle eerlijker worden behandeld.
- (8) Met het oog op eenvormige voorwaarden voor de tenuitvoerlegging van Richtlijn 2006/22/EG dienen aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden te worden toegekend. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011¹⁴.
- (9) Er zijn ook problemen vastgesteld bij de toepassing op de zeer mobiele wegvervoersector van de regels inzake de terbeschikkingstelling van werknemers zoals gespecificeerd in Richtlijn 96/71/EG van het Europees Parlement en de Raad¹⁵ en de regels inzake administratieve voorschriften zoals vastgelegd in Richtlijn 2014/67/EU van het Europees Parlement en de Raad¹⁶. De ongecoördineerde nationale maatregelen voor de toepassing en handhaving van de bepalingen inzake de terbeschikkingstelling van werknemers in de wegvervoersector veroorzaken een hoge administratieve druk op ondernemingen die in een ander land van de Unie zijn

¹⁴ 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).

¹⁵ Richtlijn 96/71/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 1996 betreffende de terbeschikkingstelling van werknemers met het oog op het verrichten van diensten (PB L 18 van 21.1.1997, blz. 1).

¹⁶ Richtlijn 2014/67/EU van het Europees Parlement en de Raad van 15 mei 2014 inzake de handhaving van Richtlijn 96/71/EG betreffende de terbeschikkingstelling van werknemers met het oog op het verrichten van diensten en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 1024/2012 betreffende de administratieve samenwerking via het Informatiesysteem interne markt ("de IMI-verordening") (PB L 159 van 28.5.2014, blz. 11).

gevestigd. Daardoor wordt de vrijheid om grensoverschrijdende wegvervoersdiensten te verlenen uitermate beperkt, wat negatieve neveneffecten heeft op de werkgelegenheid.

- (10) In haar voorstel van 8 maart 2016¹⁷ tot herziening van Richtlijn 96/71/EG heeft de Commissie erkend dat de tenuitvoerlegging van die richtlijn in de zeer mobiele wegvervoersector voor bijzondere juridische vragen en problemen zorgt, en heeft zij aangegeven dat die kwesties best kunnen worden opgelost middels sectorspecifieke wetgeving voor het wegvervoer.
- (11) Om de doeltreffende en evenredige uitvoering van Richtlijn 96/71/EG in de wegvervoersector te waarborgen, is het noodzakelijk sectorspecifieke regels op te stellen die zijn afgestemd op de bijzondere aard van het zeer mobiele personeelsbestand van de wegvervoersector en een evenwicht te creëren tussen de sociale bescherming van bestuurders en de vrijheid van ondernemers om grensoverschrijdende diensten te verlenen.
- (12) Dergelijke evenwichtige criteria moeten gebaseerd zijn op het concept van voldoende verbondenheid van een bestuurders met het grondgebied van een gastlidstaat. Daarom moet een tijdsdrempel worden ingesteld, waarbij het minimumloon en de minimale jaarlijkse betaalde vakantie van de gastlidstaat op het internationaal wegvervoer van toepassing worden zodra die drempel wordt overschreden. Die tijdsdrempel dient niet van toepassing te zijn op cabotage zoals gedefinieerd bij de Verordeningen (EG) nr. 1072/2009¹⁸ en 1073/2009¹⁹, aangezien de volledige vervoersoperatie plaatsvindt in een gastlidstaat. Bijgevolg dienen het minimumloon en de minimale jaarlijkse betaalde vakantie van de gastlidstaat, ongeacht de frequentie en de duur van de door de bestuurder uitgevoerde activiteiten, van toepassing te zijn op cabotage.
- (13) Om een effectieve en efficiënte handhaving van de specifieke regels inzake terbeschikkingstelling van werknemers te verzekeren en onevenredige administratieve lasten voor ondernemers uit andere lidstaten te vermijden, moeten specifieke administratieve en controlemaatregelen voor de wegvervoersector worden vastgesteld, waarbij controle-instrumenten zoals de digitale tachograaf ten volle worden benut.
- (14) Richtlijn 2006/22/EG moet daarom dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Richtlijn 2006/22/EG wordt als volgt gewijzigd:

¹⁷ COM(2016) 128.

¹⁸ Verordening (EG) nr. 1072/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg (PB L 300 van 14.11.2009, blz. 72).

¹⁹ 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).

(1) de titel wordt vervangen door:

"Richtlijn 2006/22/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 inzake minimumvoorwaarden voor de uitvoering van de Verordeningen (EG) nr. 561/2006 en (EU) nr. 165/2014 en van Richtlijn 2002/15/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer en tot intrekking van Richtlijn 88/599/EEG van de Raad";

(2) artikel 1 wordt vervangen door:

"Deze richtlijn stelt minimumvoorwaarden vast voor de toepassing van de Verordeningen (EG) nr. 561/2006 en (EU) nr. 165/2014* en Richtlijn 2002/15/EG**.

* 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).

** 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).";

(3) artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

(a) in lid 1 wordt de tweede alinea vervangen door:

"Deze controles bestrijken ieder jaar een breed en representatief staal van de mobiele werknemers, bestuurders, ondernemingen en voertuigen die binnen het toepassingsgebied van de Verordeningen (EG) nr. 561/2006 en (EU) nr. 165/2014 vallen en van de mobiele werknemers en bestuurders die binnen het toepassingsgebied van Richtlijn 2002/15/EG vallen.";

(b) in lid 3 wordt de eerste alinea vervangen door:

"Iedere lidstaat organiseert de controles op zulke wijze dat ten minste 3 % van de dagen die zijn gewerkt door bestuurders van voertuigen die binnen het toepassingsgebied van Verordening (EG) nr. 561/2006, Verordening (EU) nr. 165/2014 en Richtlijn 2002/15/EG vallen, wordt gecontroleerd.";

(c) lid 4 wordt vervangen door:

"4. De overeenkomstig artikel 17 van Verordening (EG) nr. 561/2006 aan de Commissie verstrekte informatie omvat het aantal langs de weg gecontroleerde bestuurders, het aantal controles ter plaatse bij ondernemingen, het aantal gecontroleerde werkdagen en het aantal en de aard van de gerapporteerde inbreuken, samen met de vermelding of het personen- of goederenvervoer betreft.";

(4) artikel 6, lid 1, wordt vervangen door:

"1. De controles ter plaatse bij ondernemingen worden georganiseerd in het licht van de ervaringen die in het verleden met de verschillende soorten van vervoer en van ondernemingen zijn opgedaan. Deze controles worden ook verricht indien er bij wegcontroles ernstige inbreuken zijn vastgesteld op de Verordeningen (EG) nr. 561/2006 of (EU) nr. 165/2014 of Richtlijn 2002/15/EG.";

(5) aan artikel 7, lid 1, wordt het volgende punt d) toegevoegd:

"d) het verzekert de uitwisseling van informatie met de andere lidstaten met betrekking tot de toepassing van de nationale bepalingen tot omzetting van deze richtlijn en Richtlijn 2002/15/EU.";

(6) artikel 8 wordt als volgt gewijzigd:

(a) in lid 1 wordt punt b) vervangen door:

"b) in afzonderlijke gevallen op uitdrukkelijk verzoek van een lidstaat.";

(b) het volgende lid 1 bis wordt ingevoegd:

"1 bis. De lidstaat zal de door andere lidstaten krachtens lid 1, onder b), van dit artikel gevraagde informatie bezorgen binnen 25 werkdagen na ontvangst van het verzoek in gevallen die een grondig onderzoek vereisen of in het geval van controles ter plaatse bij de betrokken ondernemingen. De lidstaten kunnen in onderling overleg een kortere termijn overeenkomen. In dringende gevallen of gevallen waarin een eenvoudige raadpleging van de registers volstaat, zoals een risicoclassificatiesysteem, wordt de gevraagde informatie binnen drie werkdagen bezorgd.

Als de lidstaat die het verzoek ontvangt van mening is dat het verzoek onvoldoende is gemotiveerd, zal hij de verzoekende lidstaat daarvan binnen tien werkdagen in kennis stellen. De verzoekende lidstaat moet het verzoek dan nader motiveren. Als dat niet mogelijk is, kan de lidstaat het verzoek afwijzen.

Als het moeilijk of onmogelijk is om aan een informatieverzoek te voldoen of controles, inspecties of onderzoeken te verrichten, stelt de lidstaat in kwestie de verzoekende lidstaat daarvan binnen tien werkdagen in kennis, met vermelding van de redenen. De betrokken lidstaten zoeken in onderling overleg naar een oplossing voor eventuele moeilijkheden.";

(7) artikel 9 wordt als volgt gewijzigd:

(a) lid 1 wordt vervangen door:

"1. De lidstaten voeren een risicoclassificatiesysteem voor ondernemingen in dat is gebaseerd op het relatieve aantal en de relatieve ernst van de door een individuele onderneming begane inbreuken op Verordening (EG) nr. 561/2006 of Verordening (EU) nr. 165/2014 of de nationale bepalingen tot omzetting van Richtlijn 2002/15/EG.

De Commissie stelt door middel van uitvoeringshandelingen een gemeenschappelijke formule vast voor het berekenen van een risicoclassificatie voor ondernemingen, waarbij zowel rekening wordt gehouden met het aantal, de ernst en de frequentie van de inbreuken als met de resultaten van controles waarbij geen inbreuk is vastgesteld en met het feit of alle voertuigen van een vervoersonderneming al dan niet zijn uitgerust met een slimme tachograaf

overeenkomstig hoofdstuk II van Verordening (EU) nr. 165/2014. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 12, lid 2, van deze richtlijn bedoelde onderzoeksprocedure.";

(b) in lid 2 wordt de tweede zin geschrapt;

(c) de volgende leden 4 en 5 worden toegevoegd:

"4. Om gerichte wegcontroles te vergemakkelijken zijn de gegevens in het nationale risicoclassificatiesysteem ten tijde van de controle toegankelijk voor alle bevoegde controleinstanties van de betrokken lidstaat.

5. De lidstaten stellen de in het nationaal risicoclassificatiesysteem opgeslagen informatie op verzoek beschikbaar van of maken die rechtstreeks toegankelijk voor alle bevoegde autoriteiten van andere lidstaten, overeenkomstig de in artikel 8 vastgelegde termijnen.";

(8) in artikel 11 wordt lid 3 vervangen door:

"3. De Commissie stelt door middel van uitvoeringshandelingen een gemeenschappelijke aanpak vast voor het registreren en controleren van perioden die aan andere werkzaamheden zijn besteed, zoals gedefinieerd in artikel 4, onder e), van Verordening (EG) nr. 561/2006, en van perioden van ten minste één week gedurende welke de chauffeur zich niet in of bij het voertuig bevindt. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 12, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.";

(9) bijlage I wordt als volgt gewijzigd:

(a) in deel A wordt het volgende punt 6 toegevoegd:

"6. wekelijkse werktijden zoals bedoeld in de artikelen 4 en 5 van Richtlijn 2002/15/EG.";

(b) in deel B wordt het volgende punt 4 toegevoegd:

"4. bepalingen inzake wekelijkse werktijden, onderbrekingen en nachtwerk zoals bedoeld in de artikelen 4, 5 en 7 van Richtlijn 2002/15/EG.".

Artikel 2

1. Dit artikel stelt specifieke regels vast met betrekking tot bepaalde aspecten van Richtlijn 96/71/EG betreffende de terbeschikkingstelling van bestuurders in de wegvervoersector en van Richtlijn 2014/67/EU van het Europees Parlement en de Raad betreffende administratieve voorschriften en controlemaatregelen voor de terbeschikkingstelling van die bestuurders.

2. De lidstaten passen de punten b) en c) van de eerste alinea van artikel 3, lid 1, van Richtlijn 96/71/EG niet toe op bestuurders in de wegvervoersector die voor de in artikel 1, lid 3, onder a), bedoelde ondernemingen werken, wanneer zij internationale vervoersactiviteiten verrichten zoals gedefinieerd in de Verordeningen (EG) nr. 1072/2009 en 1073/2009 als de periode waarin die bestuurders voor de uitvoering van die activiteiten op hun grondgebied ter beschikking zijn gesteld, korter is dan of even lang is als [3] dagen in één kalendermaand.

Als de periode van terbeschikkingstelling langer is dan [3] dagen passen de lidstaten de punten b) en c) van de eerste alinea van artikel 3, lid 1, van Richtlijn 96/71/EG toe op de volledige periode van terbeschikkingstelling op hun grondgebied gedurende de in de eerste alinea genoemde periode van één kalendermaand.

3. Ten behoeve van de berekening van de in lid 2 bedoelde perioden van terbeschikkingstelling:
 - (a) een dagelijkse werktijd van minder dan zes uur op het grondgebied van een gastlidstaat wordt beschouwd als een halve dag;
 - (b) een dagelijkse werktijd van zes uur of langer op het grondgebied van een gastlidstaat wordt beschouwd als een volledige dag;
 - (c) onderbrekingen, rusttijden en perioden van beschikbaarheid op het grondgebied van een gastlidstaat worden beschouwd als werktijd.
4. De lidstaten mogen alleen de volgende administratieve eisen en controlemaatregelen opleggen:
 - (a) de verplichting voor een in een andere lidstaat gevestigde wegvervoerondernemer om uiterlijk bij aanvang van de terbeschikkingstelling een verklaring van terbeschikkingstelling te sturen aan de nationale bevoegde autoriteiten, in elektronische vorm en in een officiële taal van de gastlidstaat of in het Engels, waarin alleen de volgende gegevens zijn opgenomen:
 - i) de identiteit van de wegvervoeronderneming;
 - ii) de contactgegevens van een vervoersmanager of een andere contactpersoon in de lidstaat van vestiging die optreedt als tussenpersoon met de bevoegde autoriteiten van de gastlidstaat waarin de diensten worden verleend en met wie documenten of berichten worden uitgewisseld;
 - iii) het verwachte aantal ter beschikking gestelde bestuurders en hun identiteit;
 - iv) de verwachte duur, de voorgenomen begin- en einddatum van de terbeschikkingstelling;
 - v) de kentekenplaten van de voertuigen die voor de terbeschikkingstelling worden gebruikt;
 - vi) het soort vervoersdiensten: goederen-, passagiers- of internationaal vervoer, cabotage;
 - (b) de verplichting voor de bestuurder om in het voertuig een papieren of elektronische kopie te bewaren van de verklaring van terbeschikkingstelling en een bewijs dat het vervoer plaatsvindt in de gastlidstaat, zoals een elektronische vrachtbrief (e-CMR) of een in artikel 8 van Verordening (EG) nr. 1072/2009 van het Europees Parlement en de Raad bedoeld bewijs, en om die tijdens een wegcontrole op verzoek beschikbaar te stellen;
 - (c) de verplichting voor de bestuurder om in het voertuig de tachograafgegevens te bewaren, met name de landencodes van de lidstaten waar de bestuurder zich bevond tijdens

internationaal vervoer over de weg of cabotage, en om die tijdens een wegcontrole op verzoek beschikbaar te stellen;

(d) de verplichting voor de bestuurder om in het voertuig een papieren of elektronische kopie te bewaren van de arbeidsovereenkomst of een gelijkwaardig document in de zin van artikel 3 van Richtlijn 91/533/EEG van de Raad²⁰, vertaald in een officiële taal van de gastlidstaat of in het Engels, en om die tijdens een wegcontrole op verzoek beschikbaar te stellen;

(e) de verplichting voor de bestuurder om tijdens een wegcontrole op verzoek een papieren of elektronische kopie van de loonstroken van de laatste twee maanden beschikbaar te stellen; de bestuurder mag tijdens een wegcontrole contact opnemen met het hoofdkantoor, de vervoersmanager of een andere persoon of entiteit die deze kopie kan bezorgen;

(f) de verplichting voor de wegvervoeronderneming om na de periode van terbeschikkingstelling papieren of elektronische kopieën van de onder b), c) en e) genoemde documenten beschikbaar te stellen op verzoek van de autoriteiten van de gastlidstaat, binnen een redelijke termijn.

5. Voor de toepassing van lid 4, onder a), mag de wegvervoerondernemer een verklaring van terbeschikkingstelling indienen voor een periode van maximaal zes maanden.

Artikel 3

1. De Commissie evalueert de uitvoering van deze richtlijn, met name het effect van artikel 2, uiterlijk [drie jaar na de omzettingsdatum van deze richtlijn] en brengt bij het Europees Parlement en de Raad verslag uit over de toepassing van deze richtlijn. Het verslag van de Commissie gaat indien nodig vergezeld van een wetgevingsvoorstel.
2. Volgend op het in lid 1 bedoelde verslag verricht de Commissie geregeld een evaluatie van deze richtlijn en dient de resultaten daarvan in bij het Europees Parlement en de Raad.
3. De in de leden 1 en 2 bedoelde verslagen gaan indien nodig vergezeld van relevante voorstellen.

Artikel 4

1. De lidstaten dienen uiterlijk tegen [...] [de omzettingstermijn dient zo kort mogelijk te zijn en mag in het algemeen niet meer dan twee jaar bedragen] de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen vast te stellen en bekend te maken die nodig zijn om aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onverwijld mede.

²⁰ Richtlijn 91/533/EEG van de Raad van 14 oktober 1991 betreffende de verplichting van de werkgever om de werknemer te informeren over de voorwaarden die op zijn arbeidsovereenkomst of -verhouding van toepassing zijn (PB L 288 van 18.10.1991, blz. 32).

Zij passen die bepalingen toe vanaf [...].

Wanneer de lidstaten die bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking ervan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mede die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 5

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

Artikel 6

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

Voor de Raad
De voorzitter